VIII kadencja



KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 31)
z dnia 6 lipca 2016 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 31)

6 lipca 2016 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posłów **Grzegorza Schreibera (PiS)**, przewodniczącego Komisji oraz **Bogdana Rzońcy (PiS)**, zastępcy przewodniczącego Komisji zrealizowała następujący porządek dzienny:

– rozpatrzenie Informacji Najwyższej Izby Kontroli o wynikach kontroli „Działalność Przedsiębiorstwa Państwowego Porty Lotnicze i Grupy Kapitałowej PPL”.

– rozpatrzenie informacji Ministra Infrastruktury i Budownictwa na temat strategii rozwoju polskich lotnisk w świetle konkurencyjnego rynku przewoźników i dostępnej infrastruktury lotniskowej.

W posiedzeniu udział wzięli: **Jerzy Szmit** – podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa, **Marek Kachaniak** – dyrektor Departamentu Lotnictwa w MIiB, **Mikołaj Wild** – podsekretarz stanu w Ministerstwie Skarbu Państwa, **Mieczysław Łuczak** – wiceprezes Najwyższej Izby Kontroli wraz ze współpracownikami, **Mariusz Szpikowski** – dyrektor naczelny Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze”, **Artur Tomasik** – prezes Zarządu Związku Regionalnych Portów Lotniczych, **Piotr Ołowski** – prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego, **Magdalena Jaworska** – prezes Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, **Marek Żuk** – przewodniczący Związku Zawodowego Pracowników Lotnictwa Cywilnego, **Cezary Wieński** – przewodniczący Rady Pracowniczej Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze”.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kessel**, **Grażyna Nojszewska-Łasicka** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Witam państwa serdecznie. Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury. Witam panie posłanki i panów posłów. Pana ministra Jerzego Szmita jeszcze nie ma wśród nas, stąd za chwilę zaproponuję nieco inną kolejność procedowania. Witam pana prezesa Mieczysława Łuczaka, wiceprezesa Najwyższej Izby Kontroli wraz ze współpracownikami, witam przedstawicieli Ministerstwa Obrony Narodowej, Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, Urzędu Lotnictwa Cywilnego, Przedsiębiorstwa „Porty Lotnicze”, przedstawicieli strony społecznej, związków zawodowych i wielu innych zacnych gości. Witam serdecznie wszystkich państwa.

Mamy dzisiaj dwa punkty w porządku dziennym, przy czym w pierwszym punkcie proponowałem początkowo informację Ministra Infrastruktury. W związku z tym, że pan minister Jerzy Szmit zgłosił opóźnienie w przybyciu na naszą Komisję, pozwolę sobie zaproponować Wysokiej Komisji odwrócenie kolejności i rozpatrzenie w pierwszym punkcie Informacji Najwyższej Izby Kontroli o wynikach kontroli „Działalność Przedsiębiorstwa Państwowego Porty Lotnicze i Grupy Kapitałowej PPL”, a w drugim punkcie informacji Ministra Infrastruktury na temat strategii rozwoju polskich lotnisk w świetle konkurencyjnego rynku przewoźników i dostępnej infrastruktury lotniskowej. Czy zgłaszają państwo uwagi odnośnie do takiego porządku obrad? Pani poseł, proszę bardzo.

Poseł Krystyna Sibińska (PO):

Panie przewodniczący, zgłaszam uwagę nie tyle odnośnie do samego porządku, co w kwestii proceduralnej. W dniu 13 kwietnia mieliśmy posiedzenie Komisji, na którym rozma-

wialiśmy o programie „Mieszkanie dla młodych" i była przedstawiona przez pana ministra Smolińskiego informacja porównująca program „Rodzina na swoim" i „Mieszkanie dla młodych". Zwróciłam się wtedy o informację na piśmie, o analizę porównawczą tych dwóch programów, ponieważ – w mojej ocenie – informacje przedstawione na Komisji nie były rzetelne. Dzisiaj mija już prawie trzeci miesiąc i do tej pory tej informacji nie otrzymałam, dlatego chciałabym poprosić pana przewodniczącego o interwencję, żeby taka informacja dotarła. Nie dotarły do mnie również prezentacje, które były przedstawiane na posiedzeniu Komisji, które odbyło się w Ministerstwie Infrastruktury, a też mieliśmy taką prośbę. Otrzymaliśmy informację, że te prezentacje do nas dotrą. W związku z tym, wyrażam prośbę do pana przewodniczącego, żeby zainterweniował i żeby te informacje jak najszybciej do nas dotarły.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję pani poseł, przyjmuję pani uwagi. Rzeczywiście, te zobowiązania, które padają podczas prac naszej Komisji powinny być wykonywane. Zwrócę uwagę ministerstwu na to, aby terminy były dotrzymywane. Szanowni państwo, w związku z tym, że, jak rozumiem, nie ma uwag do porządku obrad, stwierdzam, że Komisja przyjęła porządek obrad w takim kształcie, w jakim zaproponowałem. Zgodnie z tym w punkcie pierwszym oddam głos panu prezesowi Mieczysławowi Łuczakowi, wiceprezesowi Najwyższej Izby Kontroli z prośbą o przedstawienie Informacji o wynikach kontroli „Działalności Przedsiębiorstwa Państwowego Porty Lotnicze i Grupy Kapitałowej PPL". Bardzo proszę, panie prezesie.

Wiceprezes Najwyższej Izby Kontroli Mieczysław Łuczak:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, wysokie prezydium, panie i panowie posłowie, szanowni państwo. Wraz ze mną w dzisiejszej Komisji uczestniczą pan dyrektor Michał Wilkowicz, pan dyrektor Krzysztof Pietrzykowski, główny specjalista pan Rafał Pikus i pani inspektor Lidia Różycka. Szanowni państwo, w pierwszej kolejności chciałbym bardzo podziękować wszystkim członkom Komisji Infrastruktury za zainteresowanie się tematem „Działalność Przedsiębiorstwa Państwowego Porty Lotnicze i Grupy Kapitałowej PPL" oraz za możliwość przedstawienie Informacji o wynikach kontroli na posiedzeniu Komisji. Powodem przeprowadzenia kontroli były m.in. informacje o pogarszających się wynikach ekonomicznych PPL w kolejnych trzech latach i możliwość osiągnięcia przez przedsiębiorstwo straty netto. Dodatkowo, planowanym przez nowego Naczelnego Dyrektora PPL powołanego w lutym 2014 r. działaniom restrukturyzacyjnym towarzyszyły napięcia społeczne, jak i spór zbiorowy. Polski rynek lotniczy charakteryzuje się konsolidacją wokół 6 portów lotniczych, tj. wokół Warszawy, Krakowa, Katowic, Gdańska, Wrocławia i Poznania z dominującą rolą portu w Warszawie. W 2015 r. w rejestrze lotnisk cywilnych Urzędu Lotnictwa Cywilnego w Polsce ujęto 59 lotnisk cywilnych, w tym 10 o znaczeniu międzynarodowym, zakwalifikowanych do tzw. TEN-T.

Na terytorium Polski funkcjonuje jeden Krajowy Port Lotniczy im. Fryderyka Chopina w Warszawie oraz 12 portów regionalnych, tj. Port im. Fryderyka Chopina w Warszawie, Kraków-Balice, Katowice-Pyrzowice, Gdańsk-Rębiechowo, Wrocław-Starachowice, Poznań-Ławica, Szczecin-Goleniów, Rzeszów-Jasionka, Łódź-Lublinek, Bydgoszcz-Szwederowo, Warszawa-Modlin, Zielona Góra-Babimost i Lublin. Warto podkreślić, że PPL jest podmiotem mającym decydujący wpływ na rynek usług lotniskowych w Polsce. 11 z wymienionych przeze mnie lotnisk, oprócz Lublina i Łodzi, zarządzają podmioty z Grupy Kapitałowej PPL, tj. spółki, w których PPL posiada akcje lub udziały. Udział tych lotnisk w przewozach pasażerskich za 3 kwartały 2015 r. wyniósł 98% wszystkich pasażerów obsłużonych w polskich portach lotniczych.

Zakres przedmiotowy tej kontroli jest następujący: w ramach tej kontroli przeprowadziliśmy kontrolę w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju, obecnie – Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa oraz w Przedsiębiorstwie Państwowym „Porty Lotnicze". Kontrola realizowana była od sierpnia 2015 r. do 7 grudnia 2015 r. i obejmowała lata 2012-2015, z tym, że za 2015 r. objęła I półrocze wraz z uwzględnieniem zdarzeń przed i po tym okresie, które miały wpływ na kontrolowaną działalność. Panie przewodniczący,

jeżeli pan pozwoli, to aby uszczegółowić zakres kontroli oddam głos ludziom, którzy tę kontrolę przeprowadzali. Bardzo proszę, panie dyrektorze.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Bardzo proszę o przekazanie głosu. Bardzo proszę o przedstawianie się przed rozpoczęciem wystąpienia.

Wicedyrektor w Departamencie Gospodarki, Skarbu Państwa i Prywatyzacji NIK Krzysztof Pietrzykowski:

Dziękuję bardzo. Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo. Krzysztof Pietrzykowski, wicedyrektor Departamentu Gospodarki w Najwyższej Izbie Kontroli. Pozwolę sobie przedstawić szczegółowe informacje o wynikach kontroli, o której mówił pan prezes Łuczak. Szanowni państwo, Najwyższa Izba Kontroli pozytywnie oceniła rozpoczętą w 2014 r. restrukturyzację Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze" i podkreśla, że uzyskane od tamtej pory wyniki finansowe oraz efekty restrukturyzacji zatrudnienia mogą wskazywać, że zauważalne do tej pory niekorzystne trendy zostały odwrócone. Jeśli państwo pozwolą, rozpocznę od cofnięcia się do okresu wcześniejszego, do problemów z jakimi mierzyło się przedsiębiorstwo.

Konieczność restrukturyzacji PPL wynikała z zaniechań i nieprawidłowości, które miały miejsce przed 2014 r. Polegały one m.in. na przyjęciu niekorzystnych dla PPL rozwiązań w Zakładowym Układzie Zbiorowym Pracy – ten Zakładowy Układ Zbiorowy Pracy został podpisany w roku 1999 – dopuszczeniu do przerostu zatrudnienia, a także na braku skutecznego nadzoru nad prowadzeniem niektórych inwestycji, przyjmowaniu zbyt optymistycznych założeń przy planowaniu inwestycji oraz opóźnieniach w tworzeniu odpisów aktualizacyjnych, jak również w dofinansowywaniu podmiotów z grupy kapitałowej PPL mimo braku rokowań na zwrot zainwestowanego kapitału oraz zawarciu nieopłacalnej gospodarczo umowy o zarządzaniu lotniskiem w Zielonej Górze. Nieprawidłowości polegały również na dopuszczeniu przez byłego Naczelnego Dyrektora PPL do opracowania kilku planów strategicznych: „Planu Generalnego Rozwoju Portu Lotniczego im. F. Chopina w Warszawie na lata 2012-2037" i „Strategii Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze" – Zarządzającego Portem Lotniczym im. F. Chopina w Warszawie – węzła sieci TEN-T na lata 2012-2022". Te programy, o których przed chwilą wspomniałem wymagały aktualizacji już w momencie ich odbioru i z tego powodu nie uzyskały pozytywnej opinii Zebrania Delegatów Samorządu Załogi PPL. Minister Infrastruktury i Rozwoju, który uczestniczył w procesie zamawiania dokumentów strategicznych, nie skorzystał z okazji do wskazania w nich pożądanych dla państwa celów i kierunków rozwoju Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze".

Szanowni państwo, działania restrukturyzacyjne zostały poprzedzone zmianą na stanowisku Naczelnego Dyrektora PPL, która została dokonana przez Ministra Infrastruktury i Rozwoju po zasięgnięciu opinii organów samorządu pracowniczego, ale bez wskazania przyczyn tej zmiany. Zmiana została dokonana bez przeprowadzenia konkursu, mimo że taką możliwość przewiduje art. 24 ust. 2 ustawy z 23 października 1987 r. Nie jest to, oczywiście, obligatoryjne dla ministra, który ma jedynie taką możliwość. Poprzedni Naczelny Dyrektor nie był autonomicznie oceniany, ponieważ minister właściwy do spraw transportu jedynie powielał oceny, które były dokonywane przez zebranie delegatów samorządów załogi PPL. Taka sytuacja miała miejsce np. jeśli chodzi o kwestie przyznawania nagród dla Naczelnego Dyrektora – jeśli opinia zebrania delegatów samorządu załogi była pozytywna wtedy taka nagroda była przyznawana, jeśli nie – minister jakby automatycznie przychylał się do tej opinii.

Karta Celów Naczelnego Dyrektora PPL na 2015 rok została ustalona dopiero we wrześniu 2015 r., mimo że powinna być ustalona najpóźniej do końca pierwszego kwartału 2015 r. O tej Karcie celów jeszcze powiem parę słów później, była ona związana z umową, która była zawarta pomiędzy PPL-em a Dyrektorem Naczelnym. Proszę państwa, przeprowadzona restrukturyzacja zatrudnienia miała przynieść przedsiębiorstwu ok. 100 mln zł oszczędności rocznie, co oznacza, że poniesione koszty restrukturyzacji mają zwrócić w ciągu 3 lat. W wyniku restrukturyzacji zatrudnienie w PPL na koniec pierwszego półrocza 2015 r. w porównaniu do stanu zatrudnienia na koniec 2013 r.

zmniejszyło się o 771 pracowników, tj. 35,5%. Koszty restrukturyzacji wpłynęły na to, że PPL poniosło stratę netto w 2014 r. Zdiagnozowany w 2014 r. przez firmę doradczą, jak również znany wcześniej i wiele razy podnoszony problem przerostu zatrudnienia w PPL wynikał z braku wcześniejszych działań restrukturyzacyjnych. Skutki przerostu zatrudnienia to kwota w wysokości blisko 300 mln wypłaconych odpraw dla pracowników. Pozwolę sobie jeszcze tylko wspomnieć o tym, że w roku 2014 koszty z tytułu wynagrodzenia zmniejszyły się o ponad 55 mln zł.

Już w 2001 r. Najwyższa Izba Kontroli wskazywała na niekorzystne dla PPL działania dyrekcji podejmowane w latach 1998-1999, skutkujące przyjęciem postanowień w Zakładowym Układzie Zbiorowym Pracy, powodujących nieuzasadniony wzrost kosztów osobowych w razie podjęcia działań restrukturyzacyjnych, do których – jak wiemy – doszło. Wyniki uzyskane przez PPL w roku 2015 oraz planowane na lata następne wskazują na zmianę dotychczasowej tendencji i poprawę wyników finansowych.

Szanowni państwo, wyniki ekonomiczne, a także sytuacja majątkowa przedsiębiorstwa pozwalały na pozyskiwanie finansowania na planowane przedsięwzięcia inwestycyjne. Wydłużeniu uległ czas realizacji m.in. 3 projektów inwestycyjnych PPL w porównaniu do początkowego zakładanego okresu ich realizacji. Mam tutaj na myśli budowę hotelu na parkingu P2, którego realizacja była planowana w latach 2007-2008, a ma być zakończona w roku bieżącym; rozbudowę pola manewrowego, która była planowana do realizacji w latach 2007-2010 i została zakończona we wrześniu 2015 r. i budowę frontu spustowego paliwa lotniczego, planowaną do realizacji w latach 2005-2007, która zostanie zakończona w 2016 r. Warto podkreślić, że opóźnienia w realizacji zadań inwestycyjnych powodowały wzrost kosztów ich realizacji oraz opóźniały osiągnięcie przez PPL spodziewanych efektów. Opóźnienia te mogły wynikać z nieopracowania systemu zarządzania ryzykiem w PPL. Chciałbym podkreślić, że już w wystąpieniu pokontrolnym z dnia 22 października 2010 r. NIK oceniła, że ND PPL nie zrealizował wniosku pokontrolnego NIK, dotyczącego wprowadzenia mechanizmów zarządzania ryzykiem przy realizacji kontraktów i określania ścisłych procedur przygotowania i realizacji przedsięwzięć inwestycyjnych.

Warto podkreślić, że na trudną sytuację PPL miały wpływ także nieprawidłowości związane z częścią inwestycji, w tym przede wszystkim nierzetelny nadzór inwestorski. W latach 2012-2015 podjęto decyzję o zaniechaniu 12 rozpoczętych zadań inwestycyjnych, na które łącznie wydano blisko 28 mln zł. Zaniechano m.in. dokończenia systemu paliwowego tzw. Systemu Hydrant o wartości prawie 19 mln zł. Nie doprowadzono też, co jest szczególnie istotne, do ustalenia pełnego kręgu osób ponoszących osobistą odpowiedzialność za straty, wynikające z nieprawidłowości popełnionych w trakcie realizacji tej inwestycji. W ocenie NIK istniały przesłanki do skierowania zawiadomienia w tej sprawie do prokuratury. PPL złożyło w tej sprawie takie zawiadomienie dopiero w wyniku wniosku NIK, niemniej takie zawiadomienie miało miejsce.

Jeśli chodzi o kwestię, która również z całą pewnością jest istotna z punktu widzenia pań i panów posłów, czyli kwestię spraw regionalnych, to należy wskazać, że PPL posiada akcje/udziały w 15 spółkach, z których 10 zarządza lotniskami. Spółki zarządzające lotniskami były w przeszłości oddziałami PPL i przy ich zakładaniu PPL wnosiło do spółek zorganizowane części przedsiębiorstwa, a także wkłady pieniężne. Niekorzystne wyniki ekonomiczne tych spółek spowodowały konieczność zaktualizowania wartości tych akcji/udziałów i tutaj mamy naprawdę duży spadek, ponieważ z kwoty 727 mln do kwoty ok. 311 mln zł, czyli o ok. 57%. Nakłady finansowe PPL na podnoszenie kapitału Portu Lotniczego Szczecin-Goleniów Sp. z o.o. i PL Rzeszów-Jesionka Sp. z o.o. były dokonywane w celu umożliwienia wykorzystania środków unijnych do rozbudowy ich infrastruktury, ale przedsięwzięcia te, podobnie jak zarządzanie przez PPL lotniskiem Zielona Góra-Babimost, nie mają z punktu widzenia przedsiębiorstwa znaczenia biznesowego dla rozwoju PPL. Inwestycje kapitałowe PPL poprzedzane były analizami, także pod kątem zgodności tych operacji z przepisami dotyczącymi pomocy publicznej.

Pozostając w tym obszarze zagadnień, warto też w tym miejscu Informacji podkreślić, że przedsiębiorstwo zleciło opracowanie strategii wobec spółek Grupy Kapitałowej PPL i przyjęło ją do realizacji. Strategia ta przewiduje, że PPL będzie podejmowało

działania zmierzające do zbycia udziałów w 5 spółkach, z których 4 zarządzają lotniskami (w Rzeszowie, Szczecinie, Bydgoszczy i Poznaniu). Nie powiodły się z kolei próby pozbycia się udziałów posiadanych przez PLL w Casinos Poland Sp. z o.o. – w tej spółce udziały posiada również LOT i jeszcze trzeci podmiot, i Port Lotniczy Szczecin-Goleniów Sp. z o.o. Nie doprowadzono też do przejęcia majątku PLL znajdującego się w Porcie Lotniczym Zielona Góra-Babimost przez województwo lubuskie. Województwo lubuskie z kolei przedstawiło koncepcję powierzenia PPL obowiązku świadczenia usług publicznych w tym zakresie na podstawie art. 183 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r – Prawo lotnicze.

Proszę państwa, zdaniem Najwyższej Izby Kontroli polityka taryfowa PPL była kreowana z poszanowaniem zasady równego traktowania kontrahentów. Podejmowane były działania, które miały na celu poprawę struktury przychodów poprzez zwiększenie przychodów pozalotniczych oraz działania zmierzające do racjonalizacji kosztów. Tutaj warto podkreślić, że jeśli chodzi o przychody pozalotnicze, to w portach lotniczych państw Zachodniej Europy te przychody są nieraz zbliżone do połowy całej wartości przychodów. U nas te proporcje są znacząco inne.

Ramy i sposób przeprowadzania restrukturyzacji, a także długofalowe cele zostały określone w dokumentach „Biznes Plan „Porty Lotnicze" z elementami restrukturyzacyjnymi na lata 2014-2015" i „Strategia P.P. „Porty Lotnicze" na lata 2014-2024", które – co jest warte podkreślenia – uzyskały pozytywną opinię organów samorządu załogi PPL. Przebieg i efekty wdrażania „Strategii 2014-2024" były systematycznie monitorowane i oceniane przez przedsiębiorstwo. Opracowano także Plan Generalny dla Lotniska im. F. Chopina w Warszawie na lata 2014-2015, który zyskał pozytywną opinię Zebrania Delegatów Samorządu Załogi PPL i był w trakcie procesu zatwierdzania, mówię oczywiście o etapie, kiedy kończyliśmy tę kontrolę. Dwie wcześniejsze próby opracowania dokumentów strategicznych dla PPL nie doprowadziły do opracowania dokumentów o zadowalającej jakości. Najwyższa Izba Kontroli pozytywnie ocenia wypracowanie i realizację przez PPL strategii wobec podmiotów wchodzących w skład Grupy kapitałowej PPL i prawidłowość wykonywania praw z posiadanych przez PPL akcji/udziałów w spółkach.

Jeśli państwo pozwolą, to będzie krótszy fragment Informacji, przejdę teraz do spraw związanych z kontrolą, którą przeprowadzaliśmy w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju, a obecnie w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa. Szanowni państwo, niezależnie od przedstawianej przez nas pozytywnej oceny działań restrukturyzacyjnych realizowanych przez przedsiębiorstwo, zdaniem NIK kontrola wykazała niedostateczny nadzór ministra właściwego do spraw transportu nad przedsiębiorstwem. Minister właściwy do spraw transportu nie sporządzał autonomicznych ocen pracy Naczelnego Dyrektora przedsiębiorstwa, poprzestając na powielaniu ocen dokonywanych przez organy samorządu pracowniczego. Wykazywał także pewnego rodzaju pasywność w wyznaczaniu celów i kierunków rozwoju PPL i nie reagował na zaniedbania PPL w sferze inwestycji, w tym inwestycji kapitałowych.

Minister właściwy do spraw transportu nie kreował konkretnej koncepcji rozwoju PPL. Wsparcie ministra w zakresie planów rozwojowych PPL ograniczone zostało do pośrednictwa w zapewnieniu PPL pomocy finansowej pochodzącej ze środków Unii, bez zapewnienia wsparcia merytorycznego. Organ założycielski nie przekazywał PPL żadnych założeń ani celów, które miałyby być uwzględnione w dokumentach strategicznych. Minister Infrastruktury i Rozwoju niezgodnie ze stanem faktycznym i prawnym uznał w dniu 13 sierpnia 2013 r. za wykonaną przez PPL dyspozycję art. 64 Prawa lotniczego, która zobowiązywała wspólników w spółkach będących właścicielami lotnisk użytku publicznego do zawiadomienia o przekroczeniu określonych w wysokości 49% progów udziału w kapitale, podczas gdy ten udział został przekroczony znacznie wcześniej. To podwyższenie kapitału, powodujące przekroczenie progu 49% zostało uchwalone w dniu 28 września 2012, a zarejestrowane w KRS w dniu 3 stycznia 2013 r. Minister Infrastruktury i Budownictwa nie zgodził się z powyższą oceną zawartą w wystąpieniu pokontrolnym i złożył do niej zastrzeżenia, które zostały oddalone przez Kolegium NIK.

Szanowni państwo, jak wspominałem, powołanie nowego ND PPL nastąpiło bez przeprowadzenia konkursu. To nie jest rzecz obligatoryjna, ale nie przedstawiono też procedury obowiązującej w postępowaniu na wyłonienie kandydata do pełnienia tej funkcji,

w tym kryteriów wyboru. Prace legislacyjne nad przygotowywanym przez Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju projektem ustawy o komercjalizacji PPL nie doprowadziły do jej uchwalenia. PPL w dalszym ciągu działa w formie przedsiębiorstwa państwowego, a uchwalona jeszcze w 1987 r. ustawa o PPL jest niedostosowana do obecnych warunków gospodarczych i zawiera archaiczne regulacje, nie wspominając o gospodarce uspołecznionej i tak dalej. Bez wątpienia więc jest to kwestia, która wymaga nowelizacji i, zdaniem NIK, komercjalizacji. Kontrola wykazała, że konieczność restrukturyzacji PPL wynikała z zaniechań i nieprawidłowości, które miały miejsce przed 2014 rokiem, o czym już wspominałem. Zdaniem Najwyższej Izby Kontroli do takiego stanu rzeczy przyczynił się również niedostateczny nadzór nad PPL sprawowany przez organ założycielski.

Szanowni państwo, zmierzając do końca, chciałbym podkreślić, że Najwyższa Izba Kontroli stoi na stanowisku, że z uwagi na brak zainteresowania samorządów nabyciem udziałów PPL w Porcie Lotniczym Szczecin-Goleniów oraz przejęciem majątku PPL znajdującego się w Porcie Lotniczym Zielona Góra-Babimost, może wskazywać na fakt, iż PPL będzie w dalszym ciągu ponosić konsekwencje niekorzystnej sytuacji ekonomicznej tych podmiotów i pozostałych spółek zarządzających lotniskami regionalnymi, które nie rokują dywidendy z udziałów. Zdaniem NIK, Rada Ministrów powinna rozważyć wdrożenie rozwiązań motywujących samorządy zainteresowane utrzymywaniem lotnisk regionalnych do przejmowania pełnej odpowiedzialności za ich funkcjonowanie.

Pozwolę sobie jeszcze tylko dopowiedzieć, że np. przepustowość Portu Lotniczego w Zielonej Górze wynosi 150 tys. pasażerów rocznie, a jeśli dobrze pamiętam, roczna liczba pasażerów tam jest rzędu kilku tysięcy. Rada Ministrów, zdaniem NIK, powinna również rozważyć zaktualizowanie podstaw prawnych działania PPL oraz zasad nadzoru nad nim przez właściwego ministra poprzez zapewnienie aktualizacji i poprzez nowelizację ustawy o PPL, bądź poprzez przyjęcie założeń do projektu ustawy umożliwiającej przekształcenie przedsiębiorstwa w spółkę prawa handlowego. Przeważający udział PPL i spółek Grupy Kapitałowej PPL w infrastrukturze krajowego rynku lotniczego stanowi, że przedsiębiorstwo decyduje o kierunkach rozwoju największych polskich lotnisk. Prawo lotnicze ani żadne inne przepisy nie gwarantują spójności koncepcji rozwoju PPL z polityką transportową państwa, dlatego też, zdaniem NIK, minister właściwy do spraw transportu powinien zwiększyć aktywność w kreowaniu długookresowych celów PPL i sposobów ich realizacji. W wyniku kontroli uzyskano finansowo-sprawozdawcze rezultaty tej kontroli w kwocie prawie 330 mln zł – to kwoty wydatkowane z naruszeniem zasad należytego zarządzania finansami. Wspominałem m.in. o braku skutecznego nadzoru nad inwestycjami, braku działań w zakresie restrukturyzacji zatrudnienia i koszty związane z Programem Dobrowolnych Odejść, które były realizowane w wyniku podpisania w 1999 r. Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy, a także o przyjęciu dokumentów strategicznych, które już w momencie otrzymania ich przez przedsiębiorstwo przestały być aktualne, co wymagało koniecznego ponownego zlecenia ich aktualizacji i opracowania od nowa.

Wspominałem również o kwestiach związanych ze sprawozdawczością, czyli opóźnienia w utworzeniu odpisu aktualizacyjnego, którego skutkiem było wykazanie w sprawozdaniu finansowym za rok 2010-2011 aktywów trwałych w zawyżonej wysokości. Ta kwestia wymaga podkreślenia, ponieważ budowę nowego magazynu – to jedna z tych 12 inwestycji – i przebudowę budynku magazynu głównego wraz z infrastrukturą na lotnisku im. F. Chopina uznano za zaniechaną dopiero w roku 2012, mimo że Naczelny Dyrektor podjął decyzję o zaprzestaniu jej realizacji już w roku 2010. Odpis aktualizacyjny dla tej inwestycji utworzono dopiero w 2012 r., co stanowiło naruszenie art.7 ust 1 pkt 1 ustawy o rachunkowości, który mówi, iż, zgodnie z zasadą ostrożności przy wycenie majątku, w wyniku finansowym należy ująć zmniejszenia wartości użytkowej lub handlowej składników aktywów.

Na zakończenie pozwolę sobie powiedzieć, że NIK niezmiernie cieszy fakt, że w 2015 r. po raz pierwszy w historii Lotnisko im. F. Chopina w Warszawie obsłużyło rekordową liczbę ponad 11 mln pasażerów. To bardzo dobra wiadomość na przyszłość, ale także bez wątpienia wyzwanie dla dyrekcji PPL i kierownictwa Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa. Bardzo dziękuję za możliwość zabrania głosu.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję bardzo. Czy pan prezes jeszcze komuś chciałby przekazać głos?

Wiceprezes Najwyższej Izby Kontroli Mieczysław Łuczak:

Tak, dziękuję, ja tylko krótko się odniosę. Szanowni państwo, przedstawiliśmy państwu nasze analizy, nasze badanie w Portach Lotniczych, oparte na suchych faktach, które zostały stwierdzone i zaszłościach, które miały miejsce. Niemniej, chcę wskazać państwu, że pokazaliśmy również te elementy, które są prawidłowe i godne naśladowania. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję bardzo. W ten sposób wysłuchaliśmy prezentacji Najwyższej Izby Kontroli i możemy rozpocząć dyskusję. W międzyczasie dotarł do nas pan minister Jerzy Szmit, podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa. Otwieram dyskusję w punkcie dotyczącym raportu Najwyższej Izby Kontroli. Proszę bardzo. Proszę, pan poseł...

Przewodniczący Rady Pracowniczej Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze" Cezary Wieński:

Jeszcze nie.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Jeszcze nie poseł, właśnie, tak mi się wydaje. Można prosić o przedstawienie się?

Przewodniczący Rady Pracowniczej Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze" Cezary Wieński:

Przedstawię się. Cezary Wieński, przewodniczący Rady Pracowniczej Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze". Chciałbym doprecyzować tezę, która została przekazana podczas referowania raportu, dotyczącą braku wystarczającego nadzoru nad przedsiębiorstwem ze strony ministerstwa. Padło takie stwierdzenie, że ministerstwo przyjmowało do wiadomości i jak gdyby akceptowało oceny Naczelnego Dyrektora dokonywane przez organy samorządu. To nie do końca prawda, dlatego, że ani za rok 2012, ani za rok 2013, jak i również za rok 2014 ND nie otrzymał pozytywnej oceny organów samorządu. Mało tego, w uzasadnieniach do tych uchwał był wskazywany szereg naruszeń, które znalazły swoje miejsce w raporcie NIK, były również formułowane wnioski personalne. Wobec powyższego, stwierdzenie, że ministerstwo brało uchwały samorządu jako obowiązujące, nie do końca jest prawdziwe, ponieważ gdyby ministerstwo pochyliło się nad tymi uchwałami, to pewne działania ze strony ministerstwa musiałyby nastąpić dużo wcześniej. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję bardzo. Czy są inne głosy w dyskusji? Proszę bardzo, tym razem na pewno pan poseł. Pan poseł Mrówczyński, proszę bardzo.

Poseł Aleksander Mrówczyński (PiS):

Panie przewodniczący, szanowni panowie ministrowie, Wysoka Komisjo, szanowni państwo. Analizując znajdującą się na stronie 32 tabelę dotyczącą stanu zatrudnienia w PPL na koniec kolejnych lat 2011-2014 oraz na koniec pierwszego półrocza roku 2015 można dojść do ciekawych spostrzeżeń. Była o nich mowa, ale chciałbym je jeszcze raz przytoczyć i zapytać: dlaczego? W roku 2011 w kadrze kierowniczej zatrudnionych było 162 osoby, w roku 2015 – 95 osób. Zmniejszono zatrudnienie o 48%. Wśród pracowników administracyjnych zmniejszono zatrudnienie o 46%, wśród pracowników operacyjnych o 24%, co daje średnią redukcji 35%. Wynagrodzenie w roku 2015 zmniejszyło się diametralnie w stosunku do wysokości z roku 2011. Łącznie kwota przeznaczana na wynagrodzenia zmniejszyła się o ok. 150 mln zł. Moje pytanie brzmi: dlaczego tak późno zadziałano w tym temacie? Kiedy, bo nie usłyszałem daty, nastąpiło na wniosek NIK-u zawiadomienie prokuratury o popełnieniu przestępstwa? Ponadto, z tego co usłyszałem wynika, że planowane na lata 2007-2008 inwestycje są zrealizowane lub realizowane w tym roku. Zszokowany jestem. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję bardzo. Jeszcze jakiś głos w dyskusji? Proszę bardzo, pan poseł Polaczek. Proszę.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Panie przewodniczący, panie ministrze. Oczywiście, jest tu bardzo wiele wątków związanych z konkluzjami Najwyższej Izby Kontroli. Powiedziałbym, że są to kwestie strategiczne i pewne elementy istotne w kosztach związanych z funkcjonowaniem Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze". Myślę, że z tych generalnych konkluzji NIK wynikają dwa podstawowe wnioski. Po pierwsze to, iż organ założycielski, jakim jest ministerstwo transportu, cyt. ze str. 8 raportu „Organ założycielski nie przekazywał PPL żadnych założeń ani celów, które miałyby być uwzględnione w dokumentach strategicznych. Prace legislacyjne nad przygotowanym przez ministerstwo projektem ustawy o komercjalizacji PPL nie doprowadziły do jej uchwalenia. PPL działa w formie przedsiębiorstwa państwowego, chociaż planowana była jego komercjalizacja. Uchwalona w 1987 r. ustawa o PPL jest niedostosowana do obecnych warunków gospodarczych i zawiera archaiczne regulacje." Ten stan trwa przez ostatnie lata i sytuacja ma się „dobrze". Z drugiej strony mamy również w raporcie NIK na str. 10, moim zdaniem, bardzo znaczącą konkluzję, dotyczącą Grupy PPL, cyt. „Niekorzystne wyniki spółek ekonomiczne z Grupy PPL spowodowały konieczność zaktualizowania wartości akcji/udziałów z kwoty 727 mln zł do 311 mln zł, tj. o ok 57%." Te aktywa poszły w dół o ok. 57%, to jest również pewnego rodzaju wniosek o charakterze generalnym budzący ogromne zaniepokojenie.

Trzecia konkluzja NIK to postulat dla Rady Ministrów, odnoszący się do zaktualizowania podstaw prawnych działania PPL. Jest to, oczywiście, zadanie dla nowego ministra i chciałbym tutaj zapytać przedstawiciela ministerstwa, pana ministra Szmita, jaki jest w tym zakresie plan, wynikający z postulatów Najwyższej Izby Kontroli. Czwarta uwaga dotyczy kosztów restrukturyzacji, która była prowadzona w latach 2013-2014, tam pada kwota 300 mln zł netto wskazana jako koszty restrukturyzacji 534 etatów. To efekt zmniejszenia zatrudnienia. Wynikałoby z tego, że w ramach programu dobrowolnych odejść, koszt odejścia jednego pracownika Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze" wyniósł ok. 410 tys. zł. W związku z powyższym, jest prośba do przedstawicieli PPL o zweryfikowanie ewentualnie, czy ta średnia jest odniesiona do tej liczby 534 pracowników mniej, czy są jakieś inne ewentualnie wnioski w tej materii. Reasumując, mam prośbę do pana ministra Szmita o odniesienie się do postulatu strategicznego, jaki prezentuje NIK, czyli do postulatu aktualizacji podstaw prawnych działania PPL, tym bardziej, iż niejako z drugiej ręki dochodzą do nas informacje, że jest również projekt przekształcenia Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej w spółkę prawa handlowego. Chciałbym dowiedzieć się, jaka będzie kolejność procedowania, jeśli chodzi o te podmioty nadzorowane przez ministra właściwego do spraw transportu. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję bardzo. Myślę, że w ten sposób wyczerpalibyśmy pierwszą turę pytań. Oczywiście, będzie kolejna. W tej chwili udzielam głosu i proszę o zabranie głosu przedstawiciela Najwyższej Izby Kontroli. Kogo pan prezes wskazuje,? Proszę bardzo, pan dyrektor.

Wicedyrektor w Departamencie Gospodarki, Skarbu Państwa i Prywatyzacji NIK Krzysztof Pietrzykowski:

Szanowni państwo. Dziękuję bardzo za te głosy, za głos przedstawiciela Rady Pracowniczej, głosy panów posłów, pana ministra. Pytania, które panowie posłowie zadawali były adresowane bardziej do ministerstwa lub do PPL, ja mogę się jedynie zgodzić z tezami zawartymi w tych pytaniach. Natomiast, odpowiadając na tą informację, którą przekazywał pan z Rady Pracowniczej, to nie było moją intencją sugerowanie, że minister brał każdą informację, każdą opinię, każdą uchwałę, jaką państwo podejmowali za dobrą monetę i od razu podejmował w tym zakresie działania. Byłoby to też sprzeczne z tym, o czym mówiliśmy i o czym piszemy w Informacji, natomiast jednym z naszych zarzutów było, że nie zostały wypracowane szczegółowe zapisy i mechanizmy odnośnie do oceny pracy Naczelnego Dyrektora. W momencie, gdy minister chciał otrzymać taką ocenę – a przyznanie nagrody jest do tego dobrym przyczynkiem – to jakby przyjmował i odnosił

się do uchwał, które państwo podejmowaliście. Z naszej informacji wynika, że pozytywna ocena była w roku 2011, natomiast w latach późniejszych już niekoniecznie. Nie to było naszą intencją, tylko wskazanie, że właśnie nie zostały wypracowane w ministerstwie szczegółowe regulacje odnośnie do oceny ND. To wszystko. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję bardzo. Padło jeszcze w tym punkcie pytanie dotyczące planów Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa, ale jak rozumiem, panie pośle – zwracam się do pana ministra Polaczka – pierwsze pytanie bardziej odnosi się do tego tematu więc poproszę o udzielenie odpowiedzi. Na drugie pytanie będzie odpowiedź w tym punkcie porządku dziennego, w którym będziemy rozmawiali o planach. Bardzo proszę, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa Jerzy Szmit:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo. Oczywiście, odpowiem na pytanie pana posła Polaczka, ale prosiłbym jeszcze o umożliwienie zabrania głosu przez pana dyrektora Mariusza Szpikowskiego w celu wyjaśnienia jednej bardzo ważnej kwestii, odnośnie do bardzo ważnego pytania, które tutaj padło w czasie debaty, a które nie powinno zostać bez odpowiedzi. Jeżeli natomiast chodzi o dwa pytania, dotyczące głównych urzędów, które regulują funkcjonowanie polskiego transportu lotniczego, to odnośnie do urzędu – Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, w tej chwili projekt ustawy znajduje się w uzgodnieniach wewnątrzresortowych. Jest wpisany na listę prac rządu więc idzie ścieżką rządową i normalną procedurą. Myślę, że niedługo trafi do Wysokiej Izby i Komisja także będzie mogła rozpocząć prace nad tym projektem. Jeżeli chodzi natomiast o projekt ustawy dotyczący przekształcenia PPL to powiem, że projekt ten jest na bardzo wstępnym etapie, jest jeszcze dyskutowany w sposób bardzo ogólny, ale również na ten temat zostały podjęte prace.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Jak rozumiem, pan minister chciałby jeszcze, żeby zabrał głos pan dyrektor Szpikowski.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa Jerzy Szmit:

Tak, bardzo proszę, żeby pan dyrektor Mariusz Szpikowski wyjaśnił.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dyrektor Mariusz Szpikowski, bardzo proszę.

Dyrektor Naczelny Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze" Mariusz Szpikowski:

Panie przewodniczący, szanowna Komisjo, szanowni państwo. Dziękuję za udzielenie głosu. Mariusz Szpikowski, od dnia 15 stycznia Naczelny Dyrektor Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze". Chciałbym wyjaśnić kilka kwestii, które są związane z tematem wynagrodzeń czy restrukturyzacji kosztem 300 mln w ramach programu PDO (Programu Dobrowolnych Odejść), o który pytał pan poseł Polaczek, jak również o średnią wysokość odprawy na pracownika. Chciałbym wyjaśnić, że w ślad za raportem NIK przekazaliśmy i poprosiliśmy jeszcze o zewnętrzny audyt firmę Ernst&Young, o pogłębienie analizy i sposobu procedowania nad PDO oraz nad jego kosztem. Chciałbym wskazać, że raport NIK był pisany jeszcze w ciągu 2015 r. i opierał się na pewnych prognozach, kiedy prognozowany zysk netto przedsiębiorstwa był na poziomie 212 mln na rok 2015. Efektywnie, rok 2015 zakończył się wynikiem finansowym na poziomie 137 mln. Chciałbym też zwrócić państwa uwagę na fakt, że restrukturyzacja zaczęła się w roku 2013 i 2014, kiedy wyniki finansowe w tych dwóch latach skumulowane łącznie były na poziomie minus 407 mln zł, które muszą zostać odrobione. Restrukturyzacja zaczęła się wtedy, kiedy wynik finansowy przedsiębiorstwa był na poziomie 71 mln zł przy poziomie przychodów w wysokości ok. 670 mln zł. Jeśli chodzi o pewną przyczynę, na którą wskazał także pan prezes NIK. Oczywiście, mówiono o przeroście zatrudnienia, ale raport NIK wskazuje też wyraźnie na niekorzystne zapisy związane z Zakładowym Układem Zbiorowym Pracy i odprawach związanych z odchodzeniem związanym z restrukturyzacją, które w dużej mierze przełożyły się na koszt 300 mln zł. NIK mówi też wprost nie tylko o przeroście zatrudnienia, ale także o przeroście płac. Skala

przerostu wynagrodzenia jest wyraźnie opisana w raporcie NIK-u na str. 31, cyt. „Skalę przerostu zatrudnienia i płac w PPL obrazują korzyści uzyskane w wyniku restrukturyzacji, szacowane przez kierownictwo PPL na kwotę ponad 100 mln zł rocznie". Obecnie w przedsiębiorstwie średnia wartość wynagrodzenia wynosi ok. 9200 zł. Niekorzystne zapisy ZUZP, które były przywoływane, odnosiły się do odpraw sięgających 36-krotności pensji w wypadku niektórych pracowników, w zależności od ich stażu.

Przechodząc do szczegółów, określając Program Dobrowolnych Odejść, był to jedyny program – co podkreśla doradca w swojej analizie – który brano pod uwagę jako ścieżkę restrukturyzacji. Nie brano pod uwagę innych możliwości ruchu. Poza opracowaniem docelowego punktu odejścia 787 etatów, które podzielono na część administracyjną i część operacyjną, nie przeprowadzono w żaden sposób kaskadowo etatyzacji poszczególnych komórek i tego, jak ta redukcja powinna rozłożyć się na w dół na poszczególne komórki. Ponadto, w tej liczbie 787 etatów było, proszę o tym pamiętać, również przekazanie funkcji ochrony do firmy zewnętrznej. Czyli, tak naprawdę, nie była to oszczędność etatów netto w przedsiębiorstwie, tylko zmiana zatrudnienia na outsourcing, co było również bardzo istotne. Jak podejrzewam, była to skala ok. 400 etatów. Nie kontrolowano skali odejść, czyli nie kaskadowano. Istniał jedynie taki zapis, że musi na to wyrazić zgodę odpowiedni przełożony, ale nie określono celów na poszczególne komórki. Skutkiem tego, przekroczono pierwotnie zakładaną skalę odejść. Odeszło 971 osób, złożono ponad 1000 podań. Odeszło 971 osób, zdecydowanie więcej niż zakładano i niekoniecznie z tych obszarów, z których powinny te osoby odchodzić. Spowodowało to utratę wiedzy w krytycznych dla PPL obszarach, np. w obszarze bezpieczeństwa i ochrony.

Co więcej, w efekcie takich odejść, konieczne było natychmiastowe zatrudnienie pracowników z rynku. Odchodzili ludzie, którym wypłacano odprawy, niejednokrotnie 36-miesięczne, a w ich miejsce zatrudniano nowe osoby z rynku. Była to skala ok. 325 osób. Proszę sobie wyobrazić, 971 osób odchodzi w ramach Programu Dobrowolnych Odejść, wraca i zostaje zatrudnionych 325. Oczywiście, argumentem na korzyść był fakt, że te osoby z rynku były zatrudniane na zdecydowanie niższych wynagrodzeniach. To również było elementem oddzielnej prezentacji poświęconej wynagrodzeniom. Świadczy to o tym, że pewne płace, w niektórych obszarach w PPL były przerośnięte, gdyż z rynku pozyskano specjalistów o dużo niższych wartościach. Myślę, że jest to także kluczowa wiedza, którą powinniśmy brać pod uwagę przy ocenie kosztów odejść pracowniczych. Dziękuję serdecznie.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję bardzo. W ten sposób wyczerpaliśmy pierwszą turę odpowiedzi. Rozpoczynamy kolejną turę pytań. Widziałem zgłoszenie pana posła Cezarego Grabarczyka. Proszę bardzo, panie ministrze, proszę.

Poseł Cezary Grabarczyk (PO):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, panie ministrze, panie prezesie. Najważniejsze wnioski z raportu NIK to jednak pozytywna ocena podjętych działań restrukturyzacyjnych. Zarówno przebieg, jak i efekt prowadzonej restrukturyzacji zostały ocenione pozytywnie. W raporcie na str. 11 w pkt. 13 mamy także informację, że podczas kontroli stwierdzono, że ministrowie właściwi do spraw transportu oraz kierownictwo PPL wykonali wszystkie wnioski z poprzednich kontroli. To również jest wniosek godny podkreślenia. Oczywiście, te wnioski, które zostały wykazane w raporcie przez obecne kierownictwo resortu i obecne kierownictwo PPL także będą wymagały wykonania. To jest oczywiste. W pierwszej turze dyskusji nad raportem, padło pytanie skąd opóźnienia w realizacji inwestycji. Trzeba tutaj posłużyć się pewną pamięcią historyczną: największą wiedzę w tym zakresie ma pan minister Polaczek, ponieważ to podczas jego kadencji została wypowiedziana umowa z generalnym wykonawcą głównego zadania inwestycyjnego w Porcie Lotniczym im. F. Chopina. O ile mnie pamięć nie myli, decyzja w tym zakresie zapadła we wrześniu 2007 r.

Ja podzielam, chcę to podkreślić, podzielam przesłanki, na których oparł się pan minister Polaczek podejmując tę decyzję. Wykonawca miał ogromne opóźnienie, był nierzetelny, jego funkcjonowanie na inwestycji nie rokowało szans, że główny cel tej inwe-

stycji, tj. dostosowanie Portu Lotniczego im. F. Chopina do wdrożenia wszystkich norm wynikających z układu Schengen zostałoby osiągnięte. Dlatego też późniejsze kierownictwo PPL oraz ministerstwa musiało odpowiednio etapować prace, które były wcześniej planowane. I to jest główna przyczyna – ów nierzetelny wykonawca wyłoniony w pierwotnym przetargu. Warto także przypomnieć, że od jesieni 2008 r. żyliśmy w warunkach światowego kryzysu finansowego. Wówczas też niektóre plany inwestycyjne ulegały przesunięciu i dokonywano wyboru priorytetów.

Dzisiejsza dyskusja stanowi dobrą okazję do tego, aby mówić o przyszłości PPL, także w kontekście wypowiedzi członków rządu pani Beaty Szydło, które przewidują budowę centralnego portu lotniczego. Chciałbym zapytać o jedną kwestię. Ostatnio, przy okazji wizyty prezydenta Chin, pojawiło się bardzo wiele wypowiedzi na ten temat w przestrzeni publicznej i nie ulega najmniejszej wątpliwości – takie wnioski płynęły również z wielokryterialnej analizy, która była kilka lat temu sporządzana przez PWC – że decyzja o Centralnym Porcie Lotniczym będzie miała kolosalny wpływ na przyszłość PPL. Bardzo bym prosił pana ministra o informacje, czy przy tych zapowiedziach uwzględnia się także skutki, jakie ewentualna decyzja o budowie Centralnego Portu Lotniczego będzie miała dla Portu Lotniczego im. F. Chopina, jak również dla portów regionalnych. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję bardzo. Czy są inne pytania? Jeszcze tak. Widzę, że zgłaszał się wcześniej pan poseł Piotr Król. Proszę bardzo.

Poseł Piotr Król (PiS):

Dziękuję bardzo. Panie ministrze, szanowni państwo. Chciałbym zapytać o dwie kwestie na bazie raportu Najwyższej Izby Kontroli. Po pierwsze, w kontekście tej restrukturyzacji, chciałbym zapytać pana ministra lub, może bardziej szczegółowo, pana dyrektora o informacje na temat tego, jaką sytuację państwo zastali w obszarze ochrony lotniska, szczególnie w kontekście tych ostatnich raportów. Z mojego stanu wiedzy wynika, że mieliśmy taką sytuację, że doszło do przekazania części zadań podmiotowi zewnętrznemu. Potem również w mediach pojawiały się informacje, dotyczącego tego, jak ta sfera bezpieczeństwa funkcjonuje, pojawiały się informacje o raportach w tym względzie. Prosiłbym więc o kilka słów na temat jak ta sfera bezpieczeństwa funkcjonuje, jaką państwo sytuację zastali, jakie działania w tym względzie zostały podjęte, ponieważ wiem, że zostały podjęte bardzo znaczące. To kwestia pierwsza. Kwestia druga, w mojej ocenie dotycząca zarówno bezpieczeństwa, jak i logistyki lotniska. Czy moglibyśmy usłyszeć kilka słów na temat tego, jak państwa poprzednicy zorganizowali system dostawy paliw na płycie i czy prawdą jest, że część tych dostaw – lub może wszystkie te dostawy, tu chciałbym się upewnić – realizują podmioty zagraniczne i czy prawdą jest, że są to również podmioty… może tak oględnie zapytam…zza wschodniej granicy? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Lassota, widziałem pana zgłoszenie. Proszę bardzo.

Poseł Józef Lassota (PO):

Dziękuję bardzo. Może moje pytanie nie jest związane dokładnie z tym raportem, ale ponieważ mamy okazję rozmawiać o portach lotniczych, to chciałbym zapytać, jakie są zamiary oraz w ogóle o celowość utrzymywania większościowych udziałów w Portach Regionalnych. Mam tu na myśli, oczywiście, Kraków. Kraków się pięknie rozbudował, lotnisko naprawdę stało się lotniskiem o poziomie światowym. Lotnisko wypracowało, głównie spółka wypracowała środki na to, żeby tak się rozbudować. Pytanie, czy utrzymywanie w dalszym ciągu tej centralizacji ma sens. Czy są w tym zakresie jakieś inne plany, być może w aspekcie tego, o czym mówił pan poseł Grabarczyk, tj. zapowiedzi budowy centralnego lotniska. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję bardzo. Rozumiem, że państwo posłowie płynnie przechodzą do drugiego punktu naszego porządku. Proszę, abyśmy teraz mogli skupić się na raporcie NIK-u, a rozumiem, że pan minister pozostawia w pamięci te pytania o przyszłość, które padają

i odpowie, przekaże informacje w punkcie drugim. Widziałem jeszcze zgłoszenia po tej stronie sali. Proszę bardzo.

Poseł Wojciech Buczak (PiS):

Wojciech Buczak. Ja podobnie, panie przewodniczący. Pierwszą sprawę kieruję do przedstawicieli Najwyższej Izby Kontroli. W raporcie znalazła się informacja, że w niektórych lotniskach regionalnych, w tym w Porcie Lotniczym Jasionka były jakieś nieuzasadnione inwestycje wspierane przez PPL. Prosiłbym o bardziej szczegółową informację o co chodzi, ponieważ, powiem szczerze, jestem trochę zaskoczony tą informacją. Po drugie, przedmiotem kontroli NIK było też przekazanie do firm zewnętrznych usług handlingowych na lotniskach regionalnych. W tym miejscu, nieco wybiegając do przodu, panie przewodniczący, pytanie kieruję do pana ministra. Jakie są i czy może są już wypracowane propozycje odnośnie do wspominanych zachęt dla samorządów wojewódzkich do przejmowania pełnej odpowiedzialności i kontroli nad lotniskami regionalnymi, skoro NIK sugeruje takie rozwiązania, żeby PPL pozbywał się swoich udziałów w nich. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję. Proszę bardzo.

Przewodniczący Związku Zawodowego Pracowników Lotnictwa Cywilnego Marek Żuk:

Dzień dobry. Szanowni państwo, nazywam się Marek Żuk, przewodniczący Związku Zawodowego Pracowników Lotnictwa Cywilnego. Ja w odniesieniu do słów pana z Najwyższej Izby Kontroli oraz padających później z sali. Chciałbym pewne kwestie doprecyzować. Rzeczywiście, restrukturyzacja w przedsiębiorstwie rozpoczęła się w dniu 1 lipca 2014 r., chodzi o ten proces odchodzenia pracowników, natomiast to, o czym szanowny pan Dyrektor Naczelny PPL raczył tu wstawić, tj. przekazanie kontroli bezpieczeństwa podmiotowi zewnętrznemu miało miejsce w 2013 r. – umowa była podpisana 3 kwietnia 2013 r. Stąd też nie było to związane bezpośrednio z procesem restrukturyzacji, to tak względem doprecyzowania. Proces restrukturyzacji rozpoczął się z dniem 1 lipca 2014 r. i rzeczywiście zakończył się w pierwszej połowie 2015 r., tyle mniej więcej ów proces trwał. Również tak gwoli ścisłości, jeśli chodzi o tę część raportu NIK, która odnosi się do przerostu zatrudnienia. Ten przerost zatrudnienia nie był efektem działań mających miejsce w jednym roku.

Podkreślaliśmy już wielokrotnie, że ten przerost zatrudnienia był wieloletnim procesem. W ostatnich latach każdy kolejny dyrektor, każdy kolejny rząd dopuszczali do tego, aż przyszedł moment w którym nastąpiła konieczność restrukturyzacji, ponieważ ów przerost zatrudnienia rzeczywiście stał się faktem. Zjawisko narastało przez wiele lat i próba obarczania związków zawodowych odpowiedzialnością – a takie sygnały się pojawiają – wydaje się co najmniej śmieszna. Za to odpowiadają, Naczelny Dyrektor, każdy we własnym zakresie, kolejni ND PPL i przedstawiciel ministerstwa, który dawał na to przyzwolenie.

Podzielamy tutaj opinię Najwyższej Izby Kontroli, również w naszej ocenie, brakowało tej rzetelnej, pełnej kontroli nad tym, co dzieje się w naszym przedsiębiorstwie. Chciałbym również odnieść się do kwot, które raczył wymienić pan minister Polaczek, do tych 300 mln zł i odpraw wysokości 400 tys. zł. Te kwoty są duże, ponieważ odeszło blisko 1000 pracowników. Należy natomiast pamiętać o elemencie, który znajduje się w raporcie NIK i który stanowi, że na podstawie analiz przeprowadzanych w naszym przedsiębiorstwie, przy zachowaniu tego stanu zatrudnienia, który miał miejsce już na koniec PDO – podkreślam, przy zachowaniu – w ciągu 3,5-4 lat – takie były założenia – będziemy mieli z tego tytułu o ok. 90 mln zł rocznie więcej przychodu. O tym również pamiętajmy, ponieważ jest to istotne, a zostało trochę niezauważone.

Pozostając jeszcze przy głosie, chciałbym przypomnieć, że padło tutaj słowo Konsalnet. Duża część z państwa jest posłami tej Komisji od wielu lat i dobrze państwo wiecie, że my, przedstawiciele związków zawodowych i samorządu pracowniczego zwracaliśmy na to uwagę w czasie, kiedy odbywało się przekazanie tej kontroli bezpieczeństwa. Słuchano nas i nic z tego nie wyszło. Okazało się, że obecna ekipa wypowiedziała

umowę, która była zawierana z Konsalnetem. Mam taką gorzką satysfakcję. Mieliśmy rację, przestrzegaliśmy przed tym, co może się wydarzyć. Chciałbym wyrazić też pewną prośbę na przyszłość. Mówiliśmy o tym, samorząd pracowniczy mówił, żeby kłaść nacisk na inwestycje, mówiły o tym uchwały samorządów. To wskazanie miało gdzieś dotrzeć, a nie docierało, a nawet jeśli docierały, to było chowane do szuflady. Nie słuchano pracowników, którzy mają wieloletnie doświadczenie. Nie słuchano organów przedsiębiorstwa. Nie słuchano związków zawodowych. My zawsze przestrzegamy, stąd nasza prośba: słuchajcie państwo i wyciągajcie z tego wnioski. Nie mówię, że macie nas słuchać i wykonywać. Nie o to chodzi. Słuchajcie naszego głosu, my zawsze będziemy dbać o dobro PPL. Nam na tym zależy, mamy wspólny interes, razem z rządem, żeby ta firma się rozwijała więc bardzo bym prosił, żeby traktować nas w takich kategoriach, a nie jak kogoś, kto stanowi jakieś zagrożenie i jako terrorystów, bo to kompletna bzdura.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Oczywiście, działamy wspólnie i dziękuję za ten głos przedstawiciela pracowników. Z głosów posłów, widziałem jeszcze zgłoszenie pana przewodniczącego Artura Zasady oraz dwóch posłów, którzy już poprzednio zabierali głos. Za chwilę panom posłom też oddam głos. Teraz pan przewodniczący, bardzo proszę.

Poseł Artur Zasada (PiS):

Bardzo dziękuję. Bardzo dziękuję Najwyższej Izbie Kontroli za ten raport dość szczegółowo odpowiadający na bardzo wiele pytań związanych z funkcjonowaniem PPL. Mam natomiast pytania szczegółowe. Pierwsze pytanie dotyczy bezpieczeństwa. Ten temat został wcześniej poruszony, czyli temat zadań związanych z kontrolą bezpieczeństwa, wykonywanych poprzednio przez Straż Graniczną, a teraz przez zarządzającego lotniskiem. Chcę wierzyć w to, że poziom bezpieczeństwa został zachowany, a informacji na ten temat niestety w raporcie nie ma. Nie ma informacji, czy zostały skontrolowane te procedury i na ile były one przestrzegane. Abstrahując od tej absurdalnej sytuacji, że musimy płacić dodatkową kwotę do każdej ceny biletu lotniczego za bezpieczeństwo w ruchu lotniczym. Nie płacą tego ci, którzy podróżują przez granicę państwową autobusami ani pociągami. Tutaj się taką opłatę dolicza. Chciałbym wiedzieć – tego niestety nie doczytałem w raporcie – o ile zwiększyła się kwota związana z opłatami za bezpieczeństwo w ruchu lotniczym w związku z tym, że zamiast Straży Granicznej został wybrany podmiot zewnętrzny? To jedno pytanie.

Drugie pytanie szczegółowe dotyczy strategii rozwoju Portu Lotniczego Zielona Góra -Babimost i zakładanych liczb pasażerów. W strategii lotnisko to zostało dość trafnie opisane, jako lotnisko z brakiem siatki połączeń, z brakiem infrastruktury dojazdowej, nieprzystosowane do obsługi dużego tonażu i przesyłek specjalnych i tak dalej. Pomimo tego w 2011 r. przyjęto strategię, która w 2015 r. zakładała osiągnięcie stanu 88 tys. pasażerów. Było tych pasażerów mniej więcej ok. 20 tys. i w każdym poprzednim roku tych pasażerów było zdecydowanie mniej, na poziomie 17% zakładanej dynamiki przyrostu. Chciałbym wiedzieć, jaką aktywnością wykazał się PPL w tamtych latach, co robił, aby ta strategia była realizowana, poza jedynie pracą zespołu do spraw monitorowania realizacji biznesplanu, który z roku na rok sygnalizował, że są zdecydowanie duże opóźnienia w realizacji strategii. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Jerzy Polaczek, proszę panie ministrze.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Chciałbym upewnić się odnośnie do kwestii fundamentalnej, dotyczącej relacji organu założycielskiego oraz dyrekcji PPL w ubiegłych latach, jeśli chodzi o kontekst tych dokumentów strategicznych. Tak jak wspomniałem w pytaniu w trakcie mojego pierwszego wystąpienia, NIK dość sucho ale, powiedziałbym, treściwie, zawarł wniosek wskazujący na to, iż organ założycielski cyt. „Nie przekazywał do PPL żadnych założeń ani celów, które miałyby być uwzględnione w dokumentach strategicznych.”. Natomiast, w zakresie wniosków, które odnoszą się do samych dokumentów strategicznych opracowywanych w PPL jest informacja o tym, iż była przygotowana i zrealizowana praca doty-

cząca cyt. „Prac studialnych związanych z długofalowym rozwojem Międzynarodowego Portu Lotniczego im. Fryderyka Chopina w Warszawie" w zakresie transeuropejskich sieci transportowych (TEN-T), w zadaniu „Sporządzenie strategicznych planów rozwoju portu lotniczego w oparciu o przekształcenie przedsiębiorstwa oraz analizę rynkową". Jak wskazuje NIK, zapłacono za to najpierw 2 335 tys. zł brutto w 2012 r. Ten dokument nie wszedł do realizacji i – jak wskazuje w następnym zdaniu NIK – „PPL zmuszone był zlecić w 2014 r. ich aktualizacje, które kosztowały łącznie dodatkowo 1 648,2 tys. brutto". Czyli, z jednej strony można tutaj przyjąć do wiadomości, że ministerstwo nie przekazuje żadnych założeń i celów, a dokumenty strategiczne są, jak rozumiem, opracowywane samodzielnie, na poziomie naczelnego Dyrektora Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze", nie są następnie wdrażane, a projekt jest współfinansowany środkami europejskimi. Mam pytanie do przedstawicieli NIK, czy państwo również w zakresie tego odcinka kontroli próbowali zbadać, czy te dokumenty strategiczne Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze", sporządzane samodzielnie, były przedmiotem analizy i później przedmiotem ewentualnych wniosków na poziomie kierownictwa ministerstwa infrastruktury i transportu. Mówiąc lapidarnie, czy w latach 2012-2015 te dokumenty strategiczne, odnoszące się do planów rozwojowych przedsiębiorstwa nadzorowanego przez ministra, były analizowane na poziomie kierownictwa ministerstwa infrastruktury. Mówię tutaj o tym dokumencie z 2012 r. oraz aktualizacji, za które zapłacono łącznie 4 000 tys. zł. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję bardzo. Na tym wyczerpały się chyba pytania… Jeszcze pan poseł Mrówczyński się wcześniej zgłaszał. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Aleksander Mrówczyński (PiS):

Panie przewodniczący, dwie kwestie. Nie chciałbym się zgodzić z panem przedstawicielem związków zawodowych. Analiza tabeli w czasie, o którym wspomniałem wskazuje, że stan zatrudnienia w latach 2011-2013 jest niezmienny. On jest nawet wyższy o kilkanaście osób, ten drastyczny spadek, natomiast, pojawia się od 2014 r. Tu jest pełna zgoda, ale w latach 2012-2013 stan zatrudnienia jest niezmienny. W pierwszym moim wystąpieniu zapomniałem poruszyć jeszcze jedną kwestię. Średnie wynagrodzenie to kwota powyżej 9 tys. zł. Chciałbym zapytać o wynagrodzenie ścisłej kadry kierowniczej. Czy nie należałoby tu szukać oszczędności, a nie tak drastycznie zmniejszać zatrudnienie, wszak za tym są etaty ludzkie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję bardzo. W ten sposób zamykamy tę część dyskusji. Proszę o udzielenie odpowiedzi pana prezesa Mieczysława Łuczaka, a pana ministra za chwilę, na koniec, z ocenzurowaniem w pewnym stopniu swoich odpowiedzi pod kątem tematu, czyli dotyczących tylko pytań o Najwyższą Izbę Kontroli. Plany dotyczące lotniska centralnego czy lotnisk regionalnych pozostawimy do drugiego punktu porządku. Proszę bardzo, panie prezesie.

Wiceprezes Najwyższej Izby Kontroli Mieczysław Łuczak:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Odpowiadając państwu na pytania w sprawie spółki Zielona Góra-Babimost i Rzeszów-Jasionka. W naszej Informacji zawarliśmy następującą treść: PPL posiadała akcje w 15 spółkach, z których w 10 zarządzała lotniskami. Spółki zarządzane były w przeszłości oddziałami PPL. Niekorzystne wyniki ekonomiczne tych spółek spowodowały konieczność zaktualizowania wartości tych spółek, ponieważ poniesiono stratę w wysokości 57%. Na stronie 39 „Restrukturyzacja Grupy Kapitałowej PPL" piszemy „W styczniu 2015 r., na zlecenie PPL został opracowany raport podsumowujący analizy możliwych wariantów konsolidacji GK PPL w celu poprawy efektywności jej funkcjonowania…". Szanowny panie, w następnych zdaniach jest wymienione „(…) w restrukturyzacji, a po jej zakończeniu – do decyzji o zbyciu lub pozostawieniu w GK PLL; (Airport Cleaning Service, WELCOME AS Sp. z o.o.)". Wyżej mamy „(…) posiadający niski potencjał rozwojowy, przeznaczone do zbycia; (Port Lotniczy Rzeszów-Jasionka Sp. z o.o., Port Lotniczy Szczecin-Goleniów Sp. z o.o., Port Lotniczy Bydgoszcz S.A., Port Lotniczy Poznań Sp. z o.o.)". Nie piszemy tego my. My tego

nie sugerujemy tylko stwierdziliśmy to na podstawie posiadanych dokumentów i opracowań, które zostały wykonane w PPL.

Poseł Artur Zasada (PiS):

Pytanie nie było o Zieloną Górę.

Wiceprezes Najwyższej Izby Kontroli Mieczysław Łuczak:

My? Nie. To było pańskie pytanie… ale to pana pytanie było. Odpowiadam na pana pytanie. Natomiast odnośnie do pańskiego pytania, panie przewodniczący, to kontrole stanu bezpieczeństwa również kontroluje Urząd Lotnictwa Cywilnego, ale powiem tak: zmiany zatrudnienia w straży ochrony lotniska omawiamy na str. 35. Omówiliśmy je nawet dość szczegółowo, wyciągając nawet pewne wnioski. Do udzielania odpowiedzi na pozostałe pytania poproszę pana dyrektora.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Bardzo proszę o odpowiedź, panie dyrektorze.

Wicedyrektor w Departamencie Gospodarki, Skarbu Państwa i Prywatyzacji NIK Krzysztof Pietrzykowski:

Szanowni państwo, doprecyzowując jeszcze kwestię związaną z Zieloną Górą i z Rzeszowem, to w „Strategii rozwoju Portu Lotniczego Zielona Góra-Babimost do roku 2040" podano, że pozycja konkurencyjna portu lotniczego jest bardzo słaba ze względu na brak siatki połączeń i brak infrastruktury dojazdowej. Wspominałem o tym, że z danych z 2010 wynika, że lotnisko obsłużyło 3,6 tys. pasażerów przy przepustowości na poziomie do 150 tys. pasażerów rocznie. Później zawarto umowę pomiędzy Województwem Lubuskim, Spółką Lotnisko Zielona Góra i PPL, w której planowano, przy doinwestowaniu, zwiększenie liczby pasażerów i rzeczywiście ten wzrost nastąpił, ale zaledwie o 17%. W roku 2014 do 5673 pasażerów. My więc wskazujemy jedynie, w oparciu o raporty, które były zlecane, jaki jest stan faktyczny. Nie podajemy żadnej naszej opinii w tej sprawie, jedynie pokazujemy twarde fakty, w jaki sposób wynika to z danych i z badań, które były zlecane przez spółkę. Jeszcze kwestia Jasionki… nie wiem… To pan dyrektor?

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Proszę bardzo.

Wicedyrektor w Departamencie Gospodarki, Skarbu Państwa i Prywatyzacji NIK Michał Wilkowicz:

Szanowny panie przewodniczący, szanowna Komisjo. Michał Wilkowicz, wicedyrektor Departamentu Gospodarki, Skarbu Państwa i Prywatyzacji. Jeśli chodzi o lotnisko Rzeszów-Jasionka to NIK przeprowadziła odrębną kontrolę wykorzystania potencjału tamtego lotniska i tutaj odsyłam do strony internetowej, gdzie wystąpienia z kontroli są zawarte w pełni. W odniesieniu do pytań, chciałbym tylko zasygnalizować, że jeśli chodzi o działania spółki to zostały zrealizowane niemal wszystkie zadania inwestycyjne, które służyły zwiększeniu potencjału lotniska. Była to m.in. budowa nowego terminalu pasażerskiego, rozbudowa i modernizacja infrastruktury lotniskowej, przebudowa i rozbudowa systemu oświetlenia nawigacyjnego w Porcie Lotniczym itd. W sumie było 11 zadań inwestycyjnych, których celem było właśnie zwiększenie potencjału lotniska w Rzeszowie i dostosowanie go do potrzeb linii lotniczych i pasażerów. Problemem było natomiast to, że w ramach zadań inwestycyjnych samorządu województwa podkarpackiego nie zrealizowano dwóch istotnych inwestycji, ujętych w Strategii Rozwoju Województwa. Inwestycje te miały zwiększyć dostępność do lotniska i skomunikować je lepiej. Była to inwestycja linii kolejowej, która miała połączyć lotnisko, tzw. linia L-71 oraz bezpośrednie połączenie portu lotniczego z węzłami drogi ekspresowej S 19. Brak tych dwóch inwestycji i dość słabe perspektywy finansowe sfinalizowania ich w najbliższych latach powodują ograniczone możliwości dojścia do zakładanych wskaźników rozwoju tego lotniska. Natomiast, jak mówię, są szczegółowe ustalenia z tamtej kontroli. To nie była kontrola w ramach naszej kontroli, lecz odrębna kontrola, realizowana przez Delegaturę NIK w Rzeszowie, tu po szczegóły odsyłam na stronę BIP Najwyższej izby Kontroli. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję bardzo. I jeszcze jeden głos ze strony Najwyższej Izby Kontroli.

Wicedyrektor w Departamencie Gospodarki, Skarbu Państwa i Prywatyzacji NIK Krzysztof Pietrzykowski:

Szanowny panie przewodniczący, jeszcze jedno zdanie w odpowiedzi na wypowiedź i pytanie pana ministra Polaczka. My rzeczywiście w kontekście dokumentów strategicznych wspominaliśmy, że te dokumenty wymagały aktualizacji już w momencie ich odbioru i z tego powodu był problem i były też straty finansowe z tym związane. Uznaliśmy to, piszemy o tym w naszym dokumencie. Natomiast, w kontekście pytania, czy ministerstwo infrastruktury było włączone w te prace, to chcę tylko wspomnieć o jednym ważnym wydarzeniu odnotowanym w naszym raporcie. Chodzi o „Strategię 2012-2022" na str.18, cyt." W dniu 18 grudnia 2012 r. w siedzibie PPL odbyło się spotkanie z udziałem pana Tadeusza Jarmuziewicza – sekretarza stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, podczas którego wiceminister zaakceptował „Strategię 2012-2022" oraz wstępnie ocenił „Plan Generalny 2012-2037" – czyli kolejny strategiczny dokument – który miał podlegać procedurze uzgodnień i zatwierdzenia."

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję bardzo. Jeżeli to wszystkie odpowiedzi ze strony NIK, to prosiłbym ministerstwo. Panie ministrze, proszę bardzo.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa Jerzy Szmit:

Szanowni państwo, panie przewodniczący, Wysoka Komisjo. Myślę, że te wszystkie pytania i odpowiedzi świadczą o tym, że Przedsiębiorstwo „Polskie Porty Lotnicze" jest firmą, która wymaga rzeczywiście wyjątkowej troski i wyjątkowego zainteresowania, jest firmą kluczową dla polskiego nieba – można tak powiedzieć – i to wszystko, co dzieje się w ramach funkcjonowania tej firmy musi być bacznie obserwowane. Proszę państwa, my jako Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa od pierwszych naszych dni funkcjonowania przywiązujemy wielką wagę do funkcjonowania tej firmy i myślę, że te wszystkie działania, które już podjęliśmy, jak również te, które będą podejmowane w najbliższym czasie, będą służyć jego rozwojowi. Nie jest to sytuacja prosta, ponieważ, oczywiście, tych wszystkich zaszłości, które tam funkcjonują oraz problemów, które narastały przez lata nie można rozwiązać w ciągu tygodnia-dwóch, miesiąca, czy nawet kilku miesięcy. Niemniej, myślę, że mamy już bardzo dobrze rozpoznaną sytuację i przychodzi czas wskazywania rozwiązań, które będą satysfakcjonując, będą dobre zarówno dla tej firmy, jak i dla polskiego rynku lotniczego.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Czy pan dyrektor chciałby uzupełnić? Proszę bardzo, panie dyrektorze.

Dyrektor Naczelny Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze" Mariusz Szpikowski:

Chciałem odnieść się do bardzo istotnego pytania, które padło ze strony pana posła Zasad, a mianowicie kosztów zmiany modelu ochrony, jednocześnie nawiązując do wypowiedzi pana posła Króla związanej z ze stanem zastanym. Otóż, pamiętajmy państwo, że model funkcjonowania ochrony jest pochodną nowelizacji prawa lotniczego, które zostało uchwalone czy było procedowane w roku 2011 i 2012. Tam zostały wypracowane pewne zapisy i myślę, że jest to temat na oddzielną dyskusję, ponieważ to również było tworzone z jakimś zamysłem. Natomiast, my oczywiście widzimy konieczność nowelizacji tego prawa, tak aby zapewnić odpowiedni poziom bezpieczeństwa i realny nadzór służb państwowych np. Straży Granicznej nad odprawą cargo czy odprawą poczty, czy przesyłek, tam gdzie ma miejsce kontrola bezpieczeństwa. Chciałbym odnieść się do tego zagadnienia. Oczywiście, wykonywanie funkcji ochrony przez zewnętrzną firmę – w tym wypadku, w wypadku Lotniska im. F. Chopina była to firma Konsalnet – wiązało się z obniżeniem kosztów ochrony.

Jednak zasadniczym pytaniem jest, czy obniżanie kosztów jest priorytetem podczas gdy, tak naprawdę, mówimy o krytycznej infrastrukturze państwa i dostępie do granic państwa, szeroko rozumianej ochronie granic państwa. Oczywiście, dla firmy zewnętrz-

nej, przy spełnieniu minimalnych wymogów, które są tutaj nakładane chociażby przez Prawo lotnicze, my mówimy o pewnym sposobie funkcjonowania. Podam państwu przykład. Firma Konsalnet funkcjonowała jako konsorcjum, pracownicy, których też tutaj przejmowaliśmy w jakiś sposób, mieli dość ograniczony program szkoleń i z analizy naszych kadr średnio wyszło nam, że pracownik pracował 257 godzin w miesiącu. Część pracowników była na zatrudniana na podstawie umowy o pracę, ale znaczna część była na umowach zlecenia, pracowali na umowach o pracę i umowach zlecenia. Tutaj, przy takim zaangażowaniu, byli ludzie z którymi sam, osobiście rozmawiałem, którzy pracowali ponad 300 godzin w miesiącu na wypracowanie pewnej pensji.

Jest to komercyjny sposób na życie, który zawsze będzie tańszy niż wykonanie tych zadań własnymi siłami, niż zrobienie tego w oparciu o umowę o pracę, normalne zasady wynagradzania i normalne zasady zatrudniania, jak również – o czym musimy pamiętać – w oparciu o odpowiedni model szkoleń. Było pytanie o jakość. Raport z grudnia 2015 r., który wykazał pewne niedociągnięcia jest dla nas dosyć wyraźnym sygnałem. Pragnę podkreślić, że własnymi siłami przejęliśmy od firmy Konsalnet kontrolę bezpieczeństwa z dniem 15 czerwca i chociażby dobrym sukcesem jest fakt, że odbyło się to w sposób niezauważony. Dwa dni później odbył się taki raport podsumowujący. Pamiętajcie szanowni państwo, że, tak naprawdę, realny wpływ możemy mieć począwszy od tej daty, poprzez budowanie pewnych standardów, chociażby jeśli chodzi o linie kontroli bezpieczeństwa. Nie chcę w tej chwili opowiadać o działaniach, które już podjęliśmy i które wykonujemy, ponieważ, być może, to państwa nie interesuje aż tak szczegółowo. Natomiast, przy wsparciu pana prezesa, wiele rzeczy wiele rzeczy udało się osiągnąć, wśród nich chociażby zmianę granic administracyjnych lotniska. Te wyzwania, co też jest bardzo istotne, możemy realizować w pełni dopiero w tym momencie.

Odniósłbym się jeszcze krótko do informacji NIK i innych pytań. Powiem w taki sposób: przejęcie ochrony we własnym zakresie nie jest tańsze. Ono jest droższe i powiem, że musi być droższe. W dalszej części na pewno pominę wpływy PPL na pozostałe Porty Lotnicze, bo ten wpływ poza Lotniskiem im. F. Chopina, lotniskiem w Babimoście i, powiedzmy, lotniskiem w Krakowie jest znikomy, nie mamy tam kontroli. Padło pytanie o przekazanie usług handlingowych do portów regionalnych. Niestety, PPL nie ma z tym nic wspólnego, ponieważ mamy jedynie spółkę córkę, która świadczy usługi handlingowe, stanowi jedną z usług handlingowych, ale to nie my przekazujemy takie umowy.

Pytano o strukturę wynagrodzeń. Dziękuję panu posłowi za tę wypowiedź. Kiedyś, jeszcze przed moim przyjściem do firmy była robiona taka analiza wartościowania stanowisk, która pokazuje, w których poszczególnych grupach, począwszy od kadry zarządczej idąc w dół na poszczególne inne stanowiska, jak te wynagrodzenia mają się do rynku. Wychodziło nam w taki sposób, że niestety, w odniesieniu do managerów średniego szczebla jesteśmy na poziomie rynkowym lub w niektórych przypadkach poniżej rynkowego, natomiast wiele innych stanowisk jest po prostu przewartościowanych. Nie chciałbym się teraz w to zagłębiać, ponieważ myślę, że trzeba będzie się temu jeszcze raz wnikliwie przyjrzeć i odnieść do dzisiejszej, rzeczywistej obecnej sytuacji rynkowej, ale wskazuję, że był to również istotny element.

Na koniec, chciałbym powiedzieć, żebyśmy uczyli się z tego raportu NIK, wyciągali z niego wnioski na przyszłość. Jeśli były tam zawarte zapisy o Zakładowym Układzie Zbiorowym Pracy, który mówił wprost o wysokich kosztach restrukturyzacji ze względu na to, że były w nim zawarte nawet 36-miesięczne odprawy – to pan prezes potwierdzi – przy wysokich kosztach wynagrodzeń – i to zostało przy okazji restrukturyzacji w nowym ZUZP-ie wyeliminowane – to raczej nie będziemy dążyć do tego, żeby w tym samym celu wrócić do tych zapisów. NIK wprost nazwał je działaniem na szkodę przedsiębiorstwa. Tu proszę też o potwierdzenie bądź zaprzeczenie. To jedna rzecz. Z drugiej strony, trudno mówić o takich działaniach jak np. gwarantowanie wynagrodzeń do roku 2020 po ich podwyżce, rzędu nawet, efektywnie składając, do kilkunastu procent. To tyle z mojej wypowiedzi. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję bardzo. W ten sposób wyczerpaliśmy punkt pierwszy. Zamykam dyskusję. Przechodzimy do realizacji punktu drugiego. Chciałbym podziękować wszystkim za tak dynamiczny udział w tej części naszego posiedzenia. Muszę powiedzieć państwu o jednej okoliczności. Otóż, nie przewidując tak żywego zainteresowania, zarezerwowaliśmy tę salę do godz. 12. Stoimy w obliczu decyzji: albo do godz. 12 uda nam się zdobyć inną salę i wówczas po prostu ogłoszę parominutową przerwę, przejdziemy do innej sali i tam będziemy kontynuować rozpatrywanie punktu, albo ogłoszę przerwę o godz. 12 i dokończymy realizację tej dyskusji – mamy przecież spotkanie o godz. 16, posiedzenie Komisji – o godz. 16. Jest oczywiście wariant trzeci, że zmieścimy się w czasie do godz. 12, ale to już wszystko w państwa rękach. Ja tylko spiesząc z tą informacją, przekazują głos panu ministrowi Jerzemu Szmitowi. Proszę bardzo, podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa pan minister Jerzy Szmit. Proszę bardzo.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa Jerzy Szmit:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo. Punkt porządku dziennego: Informacja Ministra Infrastruktury i Budownictwa na temat strategii rozwoju polskich lotnisk w świetle konkurencyjnego rynku przewoźników i dostępnej infrastruktury lotniskowej. Szanowni państwo, tytułem rozpoczęcia dyskusji nad powyższym. W roku 2015 polskie lotniska obsłużyły ponad 30 mln pasażerów, w roku 2030, a więc za 15 lat, Urząd Lotnictwa Cywilnego szacuje, że będzie to 60 mln pasażerów. Jest więc planowany dwukrotny wzrost liczby pasażerów na przestrzeni 15 lat. Teraz przed nami stają następujące pytania. Po pierwsze, na ile i jak poszczególne lotniska przejmą wzrastający ruch lotniczy, po drugie – skąd, w jakich miejscach geograficznych pojawią się największe wzrosty liczby pasażerów, jak również trzecie pytanie, tj. pytanie dotyczące narodowego przewoźnika i jego dalszego rozwoju. Dopiero w tym kontekście możemy rozmawiać o pytaniach, które już padały, dotyczących Centralnego Portu Lotniczego.

Proszę państwa, zanim dojdziemy do tych pytań dotyczących naszych decyzji, dotyczących decyzji ministerstwa czy nie tylko ministerstwa, lecz w ogóle polskich podmiotów lotniczych, musimy pamiętać, że lotnictwo jest szczególnym obszarem gospodarki, który nie zna granic. Obszarem, który jest i musi być – ponieważ nie ma innego wyjścia – wpleciony w gospodarkę międzynarodową, gospodarkę europejską i światową. Ten dynamiczny wzrost przewozów nie zachodzi tylko w Polsce, lecz jest obserwowany i prognozowany na cały ruch lotniczy, który ma bardzo dynamicznie wzrastać.

Mamy wynikające z tego wytyczne. Przewoźnicy niskokosztowi bardzo agresywnie chcą powiększyć swój udział w rynku. Z dotychczasowych doświadczeń wynika, że stanowią zabójczą konkurencję tj. tam, gdzie przewoźnicy niskokosztowi mocno zagnieżdżą się na konkretnych lotniskach czy konkretnych obiektach w systemie lotniczym, tam już bardzo trudno potem odbudowywać pozycję innych linii lotniczych. Znajdują się one niestety w bardzo trudnej sytuacji. Drugim aspektem jest aspekt prawnomiędzynarodowy europejski. Unia Europejska podejmuje bardzo poważne działania zmierzające do jeszcze większego regulowania rynku lotniczego. Jest przygotowywany pakiet lotniczy, w pewnym momencie prace nad nim zostały trochę przyhamowane, ale są informacje, że ponownie te prace ruszą. Trzecia… Czwarty aspekt to przewoźnicy z Zatoki Perskiej, którzy stają się bardzo silni w Europie. Na czym polega specyfika tych przewoźników? Na tym z kolei, że są oni bardzo silnie dotowani przez swoje państwa. Linie Emirates czy linie kuwejckie korzystają z ogromnego wsparcia swoich państw, ponieważ nie są ani członkami Unii Europejskiej, ani nie podlegają różnym międzynarodowym ograniczeniom, którym podlegają chociażby polskie linie lotnicze LOT. Mogą więc szerokim gestem korzystać z nieograniczonych – w naszej skali – zasobów swoich państw, które stoją za ich siłą.

Są to, proszę państwa, elementy, które tworzą obszar, w którym musimy się dzisiaj poruszać, tworząc naszą polską strategię dotyczącą lotnisk, czy w ogóle rozwoju rynku lotniczego. Chciałbym zaznaczyć, że oprócz mnie jest tutaj pan minister Wild z Ministerstwa Skarbu Państwa jako przedstawiciel tej części administracji, która nadzoruje Polskie Linie Lotnicze „LOT” – niezmiernie istotny element w całej naszej strategii lot-

niczej. Jest również pan dyrektor Marek Kachaniak, dyrektor Departamentu Lotnictwa, pan Mariusz Szpikowski, który już przed państwem występował. Są również prezesi: prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego pan Piotr Ołowski, prezes Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej pani Magdalena Jaworska, pan Artur Tomasik reprezentujący Porty Regionalne, jak również przedstawiciele innych portów, tu witam serdecznie pana prezesa z Poznania, są także pracownicy firm i instytucji lotniczych. Proszę państwa, ode mnie tyle na otwarcie dyskusji. Prosiłbym pana dyrektora Marka Kachaniaka, żeby przedstawił sytuację w zakresie dotychczasowych prac nad strategią, ale proszę o kwintesencję, panie dyrektorze, żebyśmy pracowali w odpowiednim tempie.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję. Proszę, panie dyrektorze.

Dyrektor Departamentu Lotnictwa w MIiB Marek Kachaniak:

Dziękuję bardzo. Marek Kachaniak, dyrektor Departamentu Lotnictwa. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, panowie ministrowie, szanowni państwo. Jeżeli chodzi o naprawdę krótką analizę dotyczącą programu rozwoju sieci lotnisk i aktualizacje tego programu oraz prace nad strategią, to powiem tylko tyle, że program rozwoju sieci lotnisk był opracowany w latach 2006-2007 i został przyjęty przez rząd w roku 2007. Był to program, który był wypracowany przez pracowników ministerstwa, opracowany przy pomocy instytucji nadzorowanych przez ministerstwo, czyli przez Urząd Lotnictwa Cywilnego, Polską Agencję Żeglugi Powietrznej, jak również przy wydatnej pomocy Portów Regionalnych. Program ten był na tyle dobry, że przez cały okres jego realizowania, czyli lata 2007-2013 nikt nie zakwestionował przyjętych w nim rozwiązań.

Tak naprawdę, program ów pozwolił na rozbudowę, przebudowę i wypracowanie całkiem innej rzeczywistości przede wszystkim jeżeli chodzi o porty regionalne, które w ciągu tych 6 czy 7 lat wykorzystały praktycznie do maksimum środki unijne. Środki unijne, które zostały wykorzystane, tj. ok. 2,3 mld zł przy łącznej kwocie prawie 6 mld zł, które poszły na inwestycje w portach regionalnych. Zresztą, wszyscy państwo doskonale wiecie, jak wyglądały porty regionalne kilka lat temu, a dzisiaj naprawdę nie mamy czego się wstydzić, ale to dzięki temu programowi, który był naprawdę dobry i był przyjęty przez rząd w 2007 r. i realizowany przez następne rządy. Mieliśmy go aktualizować. Powiem państwu tak: koszty przygotowania programu wyniosły 70 tys. zł, które zostały poniesione przez ministerstwo na opracowanie tego programu. W ramach działań zmierzających do aktualizacji, zrobiliśmy zapytanie skierowane do rynku. Oferty, m. in. od wielkiej czwórki oscylują w granicach kilkunastu milionów złotych za aktualizacje programu. Zapadła więc decyzja, że znowu będziemy ten program robili podobnymi siłami, czyli – minimalizując koszty – będzie robiło to ministerstwo, przy bardzo dobrej współpracy, którą mamy z portami regionalnymi, a które zadeklarowały daleko idącą pomoc oraz we współpracy z Urzędem Lotnictwa Cywilnego i Polską Agencją Żeglugi Powietrznej.

Zarządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju został powołany w połowie 2015 r. zespół do aktualizacji programu rozwoju sieci lotnisk, na którego czele stał wtedy minister, podsekretarz stanu w ministerstwie odpowiadający za lotnictwo. Powiem tak. W związku z tym, że pewnego rodzaju działania nie zostały w ogóle zainicjowane, a analiza została przeprowadzona tylko pod kątem tego, co ewentualnie należałoby zrobić, w momencie, w którym nadzór nad lotnictwem przejął obecny tutaj pan minister Szmit, podjął on decyzję o przeprowadzeniu najpierw dokładnej analizy posiadanego stanu rzeczy. Dodatkowo, następnym wydarzeniem, które będzie rzutowało na prace odnośnie do aktualizacji programu lub wypracowania całkiem nowego programu oraz strategii, jest kwestia Centralnego Portu Lotniczego. Jest to bardzo trudna decyzja, wymagająca skomplikowanych analiz i nie zapadnie ona w ciągu tygodnia czy dwóch. Jest ona uzależniona przede wszystkim od – co było już podkreślane – sytuacji naszego narodowego przewoźnika, któremu wszyscy życzymy jak najlepiej. Jak mówię, kwestia tego portu centralnego jest podyktowana przede wszystkim pozycję narodowego przewoźnika na rynku.

Wstępne analizy pokazują, że – co prawda ostatnie informacje, które mamy mówią o tym, że LOT wychodzi na prostą i że trochę się sytuacja poprawiła – natomiast istotne jest to, o czym powiedział pan minister Szmit. Jeżeli udział przewoźników low costowych w stosunku do narodowego przewoźnika wynosił ok. 50% jeszcze dwa lata temu, to w roku 2015 low costy przewożą trzykrotnie więcej niż nasz narodowy przewoźnik. LOT spadł z drugiej pozycji na trzecią, jeżeli chodzi o liczbę przewiezionych pasażerów, wyprzedził go Wizz Air. Jak mówię, kluczowa tutaj będzie również współpraca z PPL-em, który jest głównym naszym partnerem, jeżeli chodzi o lotniska w Polsce. Można przyjąć, że na dzień dzisiejszy jest HAB-em w Polsce, który obsługuje największą liczbę pasażerów. Należy zwrócić również uwagę na jedną bardzo charakterystyczną rzecz. Jeszcze nie tak dawno Lotnisko im. F. Chopina obsługiwało ponad połowę wszystkich obsługiwanych pasażerów przewożonych w Polsce. Na dzień dzisiejszy te dysproporcje między portami regionalnymi, a portem centralnym, jakim jest Lotnisko im. F. Chopina są zdecydowanie na korzyść portów regionalnych, które przewożą już ponad 60% pasażerów w Polsce. Ich przepustowość jest cały czas podnoszona, idą piękne inwestycje. Ostatnią wśród nich jest inwestycja w Krakowie, która spowoduje, że to lotnisko będzie miało przepustowość w wysokości ok. 8 mln. Katowice, Gdańsk, są to świetnie rozwijające się porty lotnicze. Dobrze rozwija się i dobrze utrzymuje nawet Port Lotniczy w Rzeszowie, który jest takim średniakiem, ale ma dosyć dobre wyniki w porównaniu do wyników innych portów.

Stąd mówię, że kwestia polityki i strategii będzie zależała też od tego, jaką strategię przyjmie rząd w stosunku do regionów, które świetnie się w tym czasie rozwinęły, a budowa Portu Centralnego będzie kluczową decyzją. To tyle, panie ministrze. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję bardzo. Proszę bardzo, pan dyrektor, proszę o przedstawienie się. Przepraszam bardzo, pan minister. Ministerstwo Skarbu, przepraszam bardzo.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Skarbu Państwa Mikołaj Wild:

Szanowni państwo. Rozpocznę może od końca. Oczywiście, wspieramy ministra infrastruktury w analizach, które dotyczą Centralnego Portu Lotniczego ponieważ, tak jak zostało to powiedziane, rozwój LOT-u jest ściśle związany z decyzją o tym, czy warto inwestować miliardy złotych w rozwój Centralnego Portu Lotniczego. Wydaje się, że LOT jest obecnie najbardziej dynamicznie rozwijającą się linią lotniczą w Europie. Otwierane są, może nie niemal codziennie, nowe połączenia w zakończeniu działań kompensacyjnych, nałożonych przez Komisję Europejską. W naszej ocenie rynek lotniczy osiągnął już ten poziom, gdy należy promować już połączenia HAB-owe, tutaj naturalnym HAB-em dla LOT-u jest Port Lotniczy Okęcie. Od możliwości rozwojowych, które jest w stanie zaoferować Port Lotniczy Okęcie zależy decyzja, czy należy poszukiwać jakichś alternatyw dla tego portu czyli, być może, decyzja w przedmiocie Centralnego Portu Lotniczego. Dlatego też, rzeczywiście, pozostajemy w ciągłych kontaktach roboczych z ministerstwem infrastruktury i, nie ukrywam, że z perspektywy LOT-u taka forma strategii wspierającej ruch HAB-owy, decyzja, która polegałaby na stworzeniu Centralnego Portu Lotniczego byłaby rozwiązaniem w 100% pozytywnym. Niemniej, oczywiście, należy dokonać obliczeń odnośnie do projektu i na tym polegają nasze ustalenia. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję bardzo. Jeżeli panowie ministrowie uznaliście, że na tym wyczerpujecie już w ten sposób informację na temat strategii rozwoju polskich lotnisk, to otworzę dyskusję i zaproszę do niej panie i panów posłów oraz zaproszonych gości. Proszę bardzo, pan przewodniczący Bogdan Rzońca. Proszę bardzo, panie pośle.

Poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Chciałbym krótko zapytać, czy dostrzegacie państwo jeszcze jakieś nisze lub szanse? Mówicie państwo, że jest tak dobrze, że porty się rozwijają, budujemy te lotniska. One bardzo dużo kosztują. Nie wiem, czy wszystkie zafunkcjonują w wyniku ekonomicznym, ale chciałbym zapytać, czy widzimy jeszcze nowe możliwości, które są przed polskimi

lotniskami? Moim zdaniem istnieje pewien dyktat przewoźników. Jest pewien dyktat przewoźników wobec którego państwo wydaje się trochę bierne. Ja to nieźle widzę, ale nie chcę o nich mówić, może dowiem się od państwa. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję bardzo. Teraz drugi z panów przewodniczących. Proszę bardzo, panie przewodniczący.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo. Kilka uwag. Niewątpliwie trudno się nie zgadzać z wypowiedzianymi tutaj stanowiskami obu panów ministrów. Perspektywy wymagają naprawdę głębokiej analizy – nie ujmując ani resortowi, ani fachowcom pracującym w resorcie i przedsiębiorstwie PPL – wymagającej udziału ekspertów, praktyków. Perspektywy wymagają naprawdę głębokiej analizy odnośnie do przyszłości i rozwoju naszych portów lotniczych. Dobrze, że dzisiaj zbiegły się te dwa punkty porządku dziennego. Otóż, z materiału, jaki uzyskaliśmy z raportu NIK, jak również z pogłębionej dyskusji, wynika – świadczą o tym również dane – że naprawdę dokonaliśmy głębokiej rewolucji, jeżeli chodzi o porty lotnicze w Polsce. Dokonaliśmy rewolucji przede wszystkim w zakresie rozwoju portów regionalnych. Wykorzystaliśmy właściwie moment. Oczywiście, mieliśmy parę impulsów, które do tego doprowadziły, wśród nich możliwe do zdobywania także przez samorządy regionalne środki finansowe. Istotna była również impreza europejska, EURO 2012, odnośnie do której trzeba powiedzieć, że, tak naprawdę, transport lotniczy był w 100% przygotowany do przyjęcia każdej liczby sportowców. Mimo, że obiecywaliśmy sobie, że będą przygotowane także drogi i koleje, to transport lotniczy był zupełnie dobrze przygotowany.

W tym kontekście zarzuty, że poprzednia ekipa… że dyrektor zlecał analizy na zewnątrz i ich do końca nie wykorzystał… Oczywiście, uważam te zarzuty za nie do końca właściwe i sprawiedliwe. Nie w tym rzecz. Chodzi o to, że kontestowanie tego działania uważam za zupełnie niepotrzebne. Są tu potrzebne analizy – to jedna kwestia. Druga kwestia to oczywiście status przedsiębiorstwa PPL „Porty Lotniczy". Otóż, jest to przedsiębiorstwo państwowe, działające w oparciu o ustawę, działające jak przedsiębiorstwa państwowe. Funkcjonują tam stosowne organy przedsiębiorstwa, takie jak Rada Pracownicza. Dzisiaj ta dyskusja jest nierówna, ponieważ nie ma tutaj byłego dyrektora, który zmagał się z restrukturyzacją i dokonał tej restrukturyzacji. Dzisiaj mówimy o kosztach. Nie wierzę, ja po prostu wiem, że na pewno tak było, że nie mógł tej restrukturyzacji przeprowadzić bez udziału państwa, bez zgody państwa, ponieważ Rada Pracownicza jest tym organem, który tej zgody musiał udzielić. Związki zawodowe mają inną rolę, ale także mocną, w szczególności, jeżeli chodzi o przedsiębiorstwo państwowe. Rozmawialiśmy wielokrotnie na ten temat, przecież wielu z nas jest już kilkanaście lat w parlamencie.

W związku z tym, jeszcze raz bardzo mocno podkreślam, że nie ulega wątpliwości, że trzeba kontynuować działania restrukturyzacyjne. Nie ulega również wątpliwości, że trzeba przygotowywać strategię. W mojej opinii należy zadać dwa kluczowe pytania. Dzisiaj bardzo mocno zostało wyartykułowane, że potoki pasażerskie przechodzą na rzecz portów regionalnych, które świetnie sobie radzą. Nie wykluczone, że dzieje się to już kosztem Portu Centralnego im. F. Chopina. Reasumując, albo port centralny i pytanie, co robimy z portami regionalnymi, albo strategia wykorzystująca potencjał już istniejący, niewątpliwie bardzo duży. Uważam, że mamy kraj pokryty małymi świetnie zlokalizowanymi i dobrze zorganizowanymi portami regionalnymi, czyli można wskazać drugi scenariusz: Port Lotniczy w Warszawie wspólnie z portami regionalnymi i wykorzystujemy istniejącą infrastrukturę. W przeciwnym razie będziemy mieć poczucie, że potężne środki finansowe będą, może nie wyrzucone, ale odłożone na półkę i nie będą przynosiły dodatkowych wpływów, nie będą służyły rozwojowi. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję bardzo. Pozwolicie państwo, że w tej chwili ogłoszę 5-minutową przerwę, jednocześnie zapraszając państwa do sali nr 23, czyli obok, po sąsiedzku. Przechodzimy do Sali nr 23. Dziękuję.

(po przerwie)

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Wznawiam posiedzenie Komisji. Usłyszeliśmy dwa pytania. Tę część procedowania możemy rozpocząć od odpowiedzi pana ministra. Proszę bardzo, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa Jerzy Szmit:

Panie przewodniczący, szanowni państwo. Pierwsze pytanie od pana posła przewodniczącego Rzońcy, dotyczące dostrzegania przez ministerstwo możliwości rozwoju portów regionalnych i druga część tego pytania, czy ministerstwo dostrzega dyktat przewoźników. Niestety, dyktat przewoźników, przede wszystkim niskokosztowych, jest coraz bardziej widoczny. Lotniska regionalne są zobowiązane do spełnienie warunków rozwojowych, mających poprawiać wskaźniki rozwojowe, które liczone są przede wszystkim liczbą obsługiwanych pasażerów. To z kolei powoduje, że żądania przewoźników niskokosztowych, dotyczące kosztów, jakie ponoszą przewoźnicy niskokosztowi przy obsłudze pasażerów na lotniskach regionalnych są uwzględniane, a koszty obniżane, mówiąc tak zupełnie wprost. Utworzył się następujący schemat: Dobrze, zapewnimy wam pasażerów, zapewnimy wam rozwój, zapewnimy, że Unia Europejska nie będzie domagać się jakichś rewizji czy zmian, nie będzie kwestionowała zasadności udzielonej pomocy, ale w zamian musicie nam obniżać koszty. I tak ma trwać. Jest to biznesowa logika, którą komercyjni przewoźnicy po prostu stosują. Czy są inne możliwości, proszę państwa? To jest też tak… Już o tym wspominałem, nie możemy patrzeć wyłącznie na Polskę i nasze uregulowania, zarówno prawne, jak i rynkowe. Nie wygenerujemy takiego ruchu lotniczego, powiedzmy z Krakowa do Gdańska, który mógłby utrzymać oba lotniska. One muszą funkcjonować w układzie międzynarodowym.

Pewnie na tej sali wiele osób się dziwi, że mówię pewne oczywistości, ale czasem trzeba takie rzeczy powtórzyć. Musimy te uwarunkowania uwzględniać. Jeżeli są jakieś pomysły na to, w jaki sposób wybrnąć z tej trudnej sytuacji, to jest nim na pewno to rozwiązanie. To jest wzmocnienie naszego narodowego przewoźnika, wzmocnienie LOT, tak aby był w stanie powalczyć z przewoźnikami niskokosztowymi, co, trzeba powiedzieć, jest niezmiernie trudne. Niemniej jednak, sytuacja jest taka, że powinien być to dla nas jeden z głównych kierunków działania. To jest jeden z naszych głównych kierunków działania, o czym mówił także minister Wild w pierwszej części posiedzenia. Przywrócenie lotów, przywrócenie połączeń jest również niezmiernie istotne, po to by pasażerowie mogli korzystać z normalnej konkurencji.

Odnośnie do drugiego pytania, które zadał pan przewodniczący Żmijan, dotyczącego Centralnego Portu Lotniczego i konsekwencji powstania tego przedsięwzięcia w kontekście portów regionalnych. Tak naprawdę, jest to główne pytanie, które sobie zadajemy. Oczywiście, powiem tak: dzisiaj na świecie nie brakuje chętnych do inwestowania gigantycznych pieniędzy w infrastrukturę. Mówię przede wszystkim o inwestorach zagranicznych. Pomijam już ich kierunek – Daleki Wschód, Bliski Wschód, Europa czy druga strona ocena. Jeżeli chodzi o zapewnienie finansowania z tym naprawdę nie ma problemu. Chodzi o to, żeby były to inwestycje nad którymi zapanujemy w tym sensie, żeby przynosiły one korzyści, zamiast być tylko pustym hasłem. Realizujemy taką czy inną wielką inwestycję, natomiast konsekwencje odbiją się dramatycznie na portach regionalnych, tam gdzie już zainwestowano miliardy złotych albo unijnych albo polskich. Tak czy inaczej, pieniędzy publicznych, bo są to dla nas pojęcia równoważne.

Mam przy sobie zestawienie finansowe, z którego wynika, że teraz w planach do 2020 r., a więc w najbliższych latach, w portach regionalnych ma zostać zainwestowane 2 336 mln zł. Jeżeli zapadłaby decyzja odnośnie do Centralnego Portu Lotniczego to wszystko musiałoby ulec rewizji, ponieważ nie ma takiej możliwości, żeby nie odbiło się to na portach regionalnych. Niemniej, w związku z tym, należy zadać pytanie, w jaki sposób obsłużyć wzrastający ruch pasażerski, który wzrasta i będzie wzrastał. Są szacunki, że Lotnisko im. F. Chopina, które jest dzisiaj kluczowym, centralnym lotniskiem dla Polski może obsłużyć maksymalnie do 20 mln pasażerów, w stosunku do 11 mln w ubiegłym roku.

Niemniej jednak, musiałoby się to wiązać z bardzo gruntownymi zmianami, zwłaszcza jeśli chodzi o dostępność tego lotniska dla małych przewoźników. Lotnisko musiałoby być nastawione wyłącznie na dużych przewoźników, na duże samoloty. Pamiętajmy o ograniczeniach, jakie ma lotnisko na Okęciu, jeśli chodzi o wymogi środowiskowe, hałasowe. Wszystko to musimy brać pod uwagę. Stoimy przed podjęciem bardzo trudnej decyzji, której konsekwencje będą się rozciągały tak naprawdę na dziesięciolecia. Istnieją udane decyzje odnośnie do centralnych portów lotniczych, ale są również nieudane, i o tym także musimy pamiętać. Port w Montrealu w Kanadzie, który miał być cudownym dzieckiem dla kanadyjskiego lotnictwa okazał się bankrutem, przewoźnicy go nie zaakceptowali. Budowa portu lotniczego w Berlinie także jest przykładem problemów, które występują przy podejmowaniu tak gigantycznych inwestycji. Odpowiadając na pytanie, powiedziałbym, że należy działać z odwagą, ale rozważnie.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję bardzo. Zapraszam gości do zadawania dalszych pytań. Proszę bardzo.

Prezes Zarządu Związku Regionalnych Portów Lotniczych Artur Tomasik:

Dzień dobry, witam państwa. Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo. Artur Tomasik, prezes Zarządu Związku Regionalnych Portów Lotniczych. Proszę państwa, obaj z kolegą reprezentujemy porty regionalne. Przysłuchujemy się tej dyskusji, ponieważ jest ona ważna, co wszyscy już sobie powiedzieliśmy. Podpisuję się pod wypowiedzią pana ministra, która była bardzo merytoryczna, przedstawiająca faktycznie istotę problemów, a także mówiąca o tym, w jakim miejscu dzisiaj jesteśmy. Proszę państwa, porty regionalne w ostatnich latach zrealizowały strategię, która była przyjęta w 2007 r. i dzisiaj myślę, że jest to sukces, a nie porażka. W takim kontekście powinniśmy o tym mówić, ponieważ te 30 mln ludzi, którzy latają dziś z Polski, to 30 tys. miejsc pracy tylko na samych portach i razy dwa-trzy w otoczeniu.

O co chodzi w rozwoju kraju w zakresie transportu? O liczbę połączeń, o connectivity. Dzisiaj owo connectivity jest realizowane także w portach regionalnych. Patrząc z punktu widzenia portów regionalnych na dyskusję, czy budować port centralny, czy nie, to dla nas dzisiaj port centralny jest – jest nim Okęcie. Dzisiaj, jeżeli będzie decyzja o budowie centralnego portu, to na pewno w kontekście decyzji przede wszystkim o tym, co z Okęciem. Będzie to miało wpływ na porty regionalne, nie tylko w kontekście lokalizacji tego portu. Proszę państwa, nie zmusimy linii lotniczych do latania w jedno miejsce w Polsce. Dzisiaj 65% ruchu odbywa się z regionów i port lotniczy nie jest celem latania. Celem latania jest to, co dzieje się w regionie. Pewnie nie byłoby Doliny Lotniczej, gdyby nie było Portu Lotniczego w Rzeszowie. Lublin rozwija się jako port obsługujący dosyć dużą atrakcję turystyczną, Kraków dokładnie tak samo. Pyrzowice są zlokalizowane w pięciomilionowej aglomeracji i obsługują innych ruch, bo wylotowy, ale są to ponad 3 mln pasażerów. Jak sama nazwa wskazuje, ruch w portach regionalnych to przede wszystkim ruch związany z rozwojem regionów, ruch typu point to point. My nawet nie mamy aspiracji, żeby wchodzić na połączenia tranzytowe. W tym kontekście na pewno warto rozmawiać i robić analizy, czy port centralny jest potrzebny czy nie, ale niestety, należy to robić z przewoźnikiem narodowym, którzy stworzy duży HAB. Lotniczy.

Proszę państwa, został tu dzisiaj powiedziane, że w 2030 r. mamy mieć 60 mln pasażerów. To 60 tys. miejsc pracy tylko w portach, które ten ruch obsłużą i kto stworzy podaż, ten ów ruch obsłuży. Jeżeli narodowy przewoźnik będzie miał dobra koncepcję na stworzenie podaży, to my współpracujemy na równych zasadach z każdym, tylko musi być podaż. Dzisiaj podaż generują linie low costowe i to dobrze, ponieważ to one tworzą możliwości do tworzenia innych produktów, nie tylko opłat lotniskowych, czyli przychodów pozalotniskowych. Mówili o tym panowie z NIK, że w portach europejskich jest to 50% na 50%. Tylko, że porty europejskie mają zupełnie inny cykl życia produktu. Proszę państwa, myśmy oddali inwestycje dopiero 2-3 lata temu i jesteśmy w najgorszym momencie. Mamy największe koszty amortyzacji, a dojście do capacity potrzeba co najmniej dekady. Musimy obecnie po prostu zwiększyć atrakcyjność polskiej infrastruktury lotniczej, nie obciążać portów dodatkowymi kosztami.

Mówiono tutaj o kontroli bezpieczeństwa. Proszę państwa, to jest kilkadziesiąt milionów kosztów, które zostały przeniesione na zarządzających portami. Te koszty porty muszą ponieść. Jeżeli teraz rozmawiamy o efektywności, to powinniśmy tę efektywność podnosić wspólnie. W jej skład wchodzi liczba połączeń, ale także ta kontrola bezpieczeństwa o której mówimy, a która została w 2012 r. ustawowo przerzucona na zarządzających portami. Nie byłoby problemu, gdyby Straż Graniczna cały czas tę kontrolę prowadziła. Nie mielibyśmy dylematów, czy dzisiaj jest bezpieczniej, czy nie. Uważam, że to system i nadzór nad systemem decydują o tym, jakie bezpieczeństwo jest zapewnione w portach i każdy model jest dopuszczalny, byle działał w sposób optymalny i funkcjonował zgodnie z procedurami.

Proszę państwa, nie mam pytań, chciałem tylko powiedzieć o strategii. Dzisiaj strategia, którą powinniśmy zbudować, powinna mówić przede wszystkim o poprawie efektywności polskiej infrastruktury i poprawie connectivity, czyli o tym, w jaki sposób zwiększyć liczbę połączeń, ponieważ to jest miarą sukcesu wykorzystania infrastruktury. Współpracujmy bezpośrednio z panem ministrem, z panem dyrektorem Szpikowskim, z panem dyrektorem Kachaniakiem. Myślę, że uda nam się w takim gronie stworzyć dobry dokument, który na kolejnych może 5, a może 10 lat będzie realizowany i pozwoli osiągnąć cele, o których mówiłem. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Artur Zasada, proszę panie przewodniczący.

Poseł Artur Zasada (PiS):

Bardzo dziękuję. Jak słusznie zauważył pan przewodniczący Żmijan, porty lotnicze konkurują ze są. Jednak porty regionalne nie tylko będą konkurowały z potencjalnym centralnym portem lotniczym, lecz także konkurują ze sobą. Konkurują o pasażera, o przewoźnika. Konkurują ze sobą również poszczególne środki transportu. Fakt obecnie dramatycznego spadku liczby pasażerów lotniska w Łodzi, pomimo wybudowania pięknego nowego terminala, nie wynika z jakiegoś beznadziejnego zarządzania tym lotniskiem, ale z wybudowania w 2012 r. świetnego połączenia drogowego między Łodzią a Warszawą. Część pasażerów wybiera sobie lotnisko Okęcie zamiast lotniska w Łodzi. Jest to pytanie o strategię. To pytanie już dzisiaj padło. To pytanie o strategię, o to jak chcemy, aby wyglądała mapa lotnisk w Polsce. Czy nadal będzie to wyglądało w ten sposób, że jakiś nadambitny czy przekonany o własnej wyjątkowości samorządowiec w osobie marszałka czy prezydenta jakiegoś miasta dojdzie do wniosku, że musi mieć koniecznie lotnisko za rogatkami i będzie takie lotnisko forsował i budował? Lotnisko, które, po pierwsze, będzie kosztowało ogromne pieniądze, do którego trzeba będzie dopłacać przez wiele lat. Przypomnę, że w Unii Europejskiej deficytowych jest mniej więcej 58% regionalnych lotnisk.

Z tego co jeszcze pamiętam jak byłem członkiem Komisji Transportu Parlamentu Europejskiego, były raptem w Unii Europejskiej ze 3 lotniska obsługujące do miliona pasażerów rocznie, które jakoś się spinały finansowo. Po prostu, do takich lotnisk trzeba dopłacać. Trzeba także jasno uświadomić tym, którzy dzisiaj marzą sobie o kolejnych lotniskach, chcą takie lotniska budować, że będzie to ogromny problem. Nawet nie problem w wybudowaniu takiego lotniska, ale ze znalezieniem pasażera. Jeżeli linia lotnicza, nawet ta low costowa, która otrzymuje dopłatę do swojego połączenia z jednego lotniska, nie będzie chciała latać z lotniska, które jest oddalone o 100 km, ponieważ, gdyby uruchomiła takie połącznie, byłoby to kosztem ich połączenia z tego lotniska, z którego latają dzisiaj. Nie będzie dwóch lotów do Londynu z lotnisk leżących w odległości kilkudziesięciu kilometrów od siebie i obsługiwanych przez tę samą linię, ponieważ te połączenia będą sobie nawzajem odbierały pasażerów. I nie ma takiej kwoty, którą… chyba, ze jakaś kosmicznie wysoka.

W każdym razie jest tak, że środki transportu ze sobą konkurują. Im np. transport kolejowy będzie bardziej nowoczesny… Już Japończycy świetnie wyliczyli, że kolej dużych prędkości w odległości do 500 km skutecznie redukuje lokalny transport lotniczy. Po prostu nie opłaca się latać na odległości do 500 km, biorąc pod uwagę czas dojazdu na lotnisko, odprawy, oczekiwania na połączenie lotnicze, przelot samolotem, oczekiwa-

nia na odbiór bagażu i dojazd do centrum miasta. Połączenia kolejowe, sprawne połączenia kolejowe do odległości 500 km powodują, że nie opłaca się tworzyć takich połączeń lotniczych. Świetnie widać to na przykładzie Zielonej Góry. W momencie kiedy unowocześniono i zmodernizowano linie kolejowe, a także dobudowano część drogi ekspresowej S 3 oraz A 2 w Zielonej Górze okazało się, że ludzie nie chcą latać samolotem, ponieważ okazuje się, że samochodem lub pociągiem można dojechać w tym samym czasie, a pociągiem dojeżdża się od centrum miasta do centrum miasta bez względu na warunki pogodowe.

Wszystko to trzeba brać pod uwagę podczas tworzenia mapy połączeń lotniczych. Oczywiście, istnieje jeszcze ogromny margines pasażerów, o czym kilkukrotnie była mowa podczas dzisiejszej dyskusji. W Polsce nie mamy jeszcze tego współczynnika 1, czyli tego, który jest mniej więcej średnim współczynnikiem dla Unii Europejskiej. To współczynnik mówiący o tym, że tylu, ilu jest mieszkańców w danym kraju, tylu pasażerów lata. Ten współczynnik jest u nas na poziomie 0,5, czyli mamy jeszcze przestrzeń, ale – moim zdaniem – powinno się wzmacniać te porty lotnicze, które dzisiaj funkcjonują. Nie budować im sztucznej konkurencji, nie powodować, że samorządowcy np. wykupują fikcyjnie miejsca w samolotach tylko po to, żeby zachęcić przewoźnika do tego, aby latał, argumentując to promocją regionu, tylko dać szansę tym portom lotniczym, które już dzisiaj istnieją na to, aby mogły skutecznie konkurować i doprowadzić do sytuacji w której przewoźnicy będą ze sobą konkurowali. Nie mówię, że tak jak na lotnisku Heathrow w Londynie, gdzie trzeba płacić po kilkanaście milionów funtów za dostęp do dobrego slota. Chodzi o to, żeby przewoźnicy zaczęli konkurować o miejsce na lotnisku, a nie – tak jak jest teraz – żądali ogromnych dopłat za to, że wyrażą chęć korzystania z poszczególnych lotnisk. Po tej mojej trochę przydługawej konkluzji to takie pytanie o strategię, które pewnie już padło. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję, panie przewodniczący. Czy są jeszcze pytania? Jeszcze pan przewodniczący. Proszę bardzo.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo krótko w nawiązaniu do tej dyskusji, bo wypowiedziałem się w sprawach ogólnych. Proszę państwa, ważną rzeczą jest niewątpliwie skomunikowanie portów lotniczych, ułatwianie do nich dostępu, czyli połączenie dobrymi drogami z centrami miast, z koleją i tak dalej. W raporcie NIK wymieniony był Rzeszów. Otóż, chcę powiedzieć, że często są to decyzje połączone z ważnymi, wręcz strategicznymi decyzjami z zakresu programu przebudowy dróg. Jeżeli chodzi o tę rzeszowską Jasionkę, to przecież wszyscy wiemy, że to ekstra połączenie drogowe dobiega końca. Ono tak naprawdę jest finalizowane, a wiąże się z przebudową czy podniesieniem do kategorii drogi ekspresowej drogi nr 19 i tych kilka kilometrów – 3 km do lotniska jest realizowane. Jest to również kwestia połączenia kolejowego Lotniska im. F. Chopina w Warszawie z centrum. Odnośnie do tych kwestii, oczywiste jest, że są realizowane, że to będzie robione. Łatwo sobie narzucić termin zrealizowania, ale my wiemy, że realizacja takich inwestycji trwa. Oprócz całej tej kwestii związanej z przygotowaniem takiej inwestycji i tego procesu, który najczęściej jest dłuższy niż sama realizacja, ponieważ są to kwestie związane z planowaniem przestrzennym, prawem budowalnym i decyzjami środowiskowymi. Oczywiście, realizacja jest także związana z pozyskaniem gruntów, decyzji o pozwoleniu na budowę i środków finansowych. Często jest to kilka lat. I nigdy… Ponieważ tym się tutaj zajmujemy, kiedy słucham zarzutów, że mieli zrealizować 2 lata wcześniej i nie zrealizowali tego połączenia drogowego czy kolejowego z lotniskiem w Rzeszowie… To wynika z przyczyn obiektywnych. Tyle chciałem dodać. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję. Jeszcze pan poseł Jerzy Polaczek. Proszę, panie ministrze.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Na kanwie tej, skądinąd bardzo potrzebnej dyskusji, mam jedynie pytanie do pana ministra. Pytanie brzmi: jakie ewentualnie do końca roku Rada Ministrów przyjmie

dokumenty strategiczne z obszaru lotnictwa dotyczące lotnisk czy z obszaru związanego z misją Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, chociażby odnosząc się do dyskusji europejskiej o funkcjonalnych blokach przestrzenni powietrznej (FAB), czy dokumenty dotyczące przyszłości strategii rozwoju polskich linii lotniczych. Gdyby po prostu tylko tak lapidarnie zaproponować jakieś tytuły tych dokumentów, o których mówił pan minister i niektórzy przedstawiciele administracji rządowej, choćby również w kontekście aktualizacji programu rozwoju lotnisk i lotniczych urządzeń naziemnych, czyli tej uchwały Rady Ministrów z 2007 r. która, można powiedzieć, zachowała się integralnie w całości. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Proszę bardzo, proszę się przedstawić.

Prezes Stowarzyszenia Lotniczego Grzegorz Brychczyński:

Grzegorz Brychczyński, Polski Klub Lotniczy. Panowie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo. Bardzo ciekawa jest dyskusja związana właśnie z tematem strategii. Używam celowo słowa „strategia", ponieważ owa strategia była tutaj odmieniana w wielu postaciach. Mówiliśmy o strategii portów lotniczych, mówiliśmy o strategii Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej etc. Niemniej jednak, mam takie wrażenie i nie jest to tylko moje wrażenie, ponieważ zostało wyartykułowane w materiale, który został przesłany w kwietniu do sekretariatu Sejmowej Komisji Infrastruktury. Tytuł tego opracowania brzmiał „Uwagi do strategii" w kontekście do pytania, czy w Polsce, generalnie rzecz biorąc, mamy strategię dla lotnictwa cywilnego. Tak jak dzisiaj mieliśmy okazję się przekonać, te elementy strategii dotyczą portów lotniczych, Agencji Żeglugi Powietrznej, jak również systemu intermodalnego, a także – o czym tutaj w ogóle nie ma mowy – lotnictwa tzw. małego. Nie chcę się tutaj rozwodzić. W tej chwili krążą w przestrzeni publicznej różne projekty związane z tzw. systemem transportu małymi samolotami, które mogłyby dotyczyć tego magicznego słowa connectivity, o której tutaj koledzy mówili, chodzi o kwestię dowozu do większych lotnisk – HAB-ów, pół HAB-ów, czy jak je będziemy nazywali. Wiąże się to również, idąc dalej, z działaniami międzyresortowymi i dotyczy także rozwoju, czy wręcz reanimacji polskiego przemysłu lotniczego, którego de facto dzisiaj nie mamy. My mamy przemysł lotniczy w Polsce, a nie mamy polskiego przemysłu lotniczego. Dotyczy również tego, pozwoliłem sobie hasłowo zaznaczyć w tym opracowaniu, tzw. międzywojewódzkiego latania samolotami do 20 pasażerów.

Reasumując, czy mamy generalnie strategię dla lotnictwa cywilnego, która powinna być tym trzonem, nad którym można dalej pracować? Póki co, mamy strategię rozwoju transportu do 2020 r. z perspektywą 2030 i to są wytyczne rozwoju dla lotnictwa cywilnego. Proszę państwa, nie jest tajemnicą poliszynela, że są ośrodki naukowe zajmujące się transportem, w tym ośrodek gdański, warszawski czy eksperci lotniczy pracujący w Unii Europejskiej. Jeszcze w kontekście tych nowych wyzwań, nad którymi pracuje Unia Europejska w kwestii strategii lotniczej… Powinno to, moim skromnym zdaniem, znaleźć odniesienie do takiego głównego dokumentu, jakim byłaby właśnie ta strategia dla lotnictwa gospodarczego etc. To pytanie do pana ministra Szmita, czy rząd ewentualnie pracuje lub zamierza pracować w układzie międzyresortowym, a moim skromnym zdaniem musi to być wypracowane w układzie międzyresortowym, ponieważ, jak powiedziałem, musi być w to włączony system intermodalny. Czy są takie plany i czy rząd przewiduje opracowanie takiego podstawowego dokumentu? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję bardzo. Czy są jeszcze pytania w tej części? Jeżeli nie, to pytania skierowane do pana ministra o materiały, o wypracowaną strategię są ważne i chciałbym, żeby kolejne posiedzenie dotyczące portów lotniczych odbyło się już w oparciu o jakiś materiał przygotowany przez ministerstwo. Proszę bardzo, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa Jerzy Szmit:

Panie przewodniczący, szanowni państwo. Zacznę może od ostatniej wypowiedzi. Otóż tak, rząd, biorąc pod uwagę te wszystkie aspekty i wszystkie wyzwania, które stoją, a które dzisiaj były artykułowane, pan minister Andrzej Adamczyk skierował do pani

premier Beaty Szydło wniosek o powołanie międzyresortowego zespołu. Wprawdzie będzie on w nazwie zawierał „dotyczący lotnictwa centralnego", ale tak naprawdę, jeśli potraktujemy zagadnienie szeroko, to zespół ten będzie musiał zajmować się całością obszaru lotniczego. Ponieważ, jeżeli zostanie rzetelnie potraktowane hasło „centralny port lotniczy", to musi odnosić się do całego polskiego lotnictwa, ponieważ jest to główny klucz. W tym tkwi odpowiedź na pytanie, jak ma wyglądać strategia. Ja się może nie do końca… Strategia była. Była strategia, która w tej chwili obowiązuje, a mianowicie zbudowania tego rozproszonego systemu lotnisk regionalnych i w swoich założeniach została zrealizowana, odniosła sukces, ponieważ lotniska są. Pracują z mniejszym lub większym sukcesem, ale generalnie jest to system, który funkcjonuje, żyje i niech się rozwija. Widać zresztą, że istnieją bardzo dobre szanse na to, że lotniska regionalne będą funkcjonowały, rozwijały się i spełniały swoją rolę.

Odnośnie do pytania dotyczącego systemu komunikacyjnego. Proszę państwa, wiem, że pan minister premier Morawiecki także tą sprawą pragnie się zająć. Mieliśmy pytanie odnośnie tego, w jaki sposób my to widzimy, jeżeli chodzi o cały system transportowo-komunikacyjny w Polsce, myślę więc, że przystąpimy również do tego. Natomiast na pytanie dotyczące działań podejmowanych w tej chwili przez resort w zakresie lotnictwa odpowiem tak: jest na końcowym etapie przygotowany projekt ustawy dotyczący przekształcenia Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej. Projekt jest na ostatnim etapie. Rozmawiamy z Agencją, wewnątrz resortu, mamy końcowy etap ustaleń i ten projekt wpłynie do Sejmu.

Następną kwestią jest sprawa dotycząca lotnictwa ultralekkiego. Wiele razy spotykaliśmy się z postulatem, aby lotnictwo ultralekkie, czyli 560-600 kg – to różnie można zdefiniować, podlegało innej zasadzie rejestracji, czyli zasadzie regulacji. Przyjęliśmy te argumenty i również taki projekt ustawy jest przygotowany, obecnie znajduje się na etapie prac rządowych. Został zgłoszony do rejestru prac rządowych więc prace nad nim ruszyły, trwa praca nad nim wewnątrz rządu.

Następna zmiana dotyczy klasyfikacji lotnisk. Chcemy dokonać zmiany klasyfikacji lotnisk poprzez wprowadzenie kategorii lotnisk „niecertyfikowanych użytku publicznego". Pod względem formalnym udostępni to kilkadziesiąt lotnisk w Polsce, które dzisiaj służą przede wszystkim aeroklubom, ułatwi ruch lotniczy, da pozytywny impuls rozwojowy. Pomoże to również tym lotniskom pod względem podatkowym, ponieważ podatki będą inaczej dla nich wyliczane, będą niższe, wrócą do stawek, które obowiązywały jeszcze w ubiegłym roku. Odnośnie do tzw. specustawy inaczej regulująca zasady budowy lotnisk – jest złożony projekt dotyczący przedłużenia funkcjonowania tej ustawy do 2020 r. Być może w kontekście rozważanej budowy lotniska centralnego trzeba będzie ten okres przedłużyć. Szykujemy również zmianę dotyczącą funkcjonowania Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych. Tu również istnieje potrzeba głębokiej zmiany. Przez kilka miesięcy miałem okazję przyglądać się funkcjonowaniu tej instytucji i wydaje się, że tam głęboka reforma, głęboka zmiana też jest potrzebna i taki projekt został już przygotowany. Wszystko to będzie lada dzień albo trafiało do Sejmu, albo prace rządowe w tym zakresie będą przyspieszały. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję bardzo. I ad vocem, proszę bardzo.

Prezes Stowarzyszenia Lotniczego Grzegorz Brychczyński:

Przepraszam, czy można zadać jedno pytanie? Szanowny panie ministrze, bardzo dziękuję za tę odpowiedź, jest ona – przynajmniej dla mnie – bardzo satysfakcjonująca – ale nasuwa mi się wobec tego inne pytanie. Pan minister był uprzejmy powiedzieć, że rząd szykuje wiele nowych rozwiązań prawnych. Prawdopodobnie będzie to dyskutowane przy udziale szanownej Komisji. To pytanie do pana ministra, a zarazem do pana przewodniczącego. Mówiąc krótko, jest to duża praca do wykonania i czy wobec tego nie uważacie państwo, że być może warto byłoby – wzorując się na poprzednich kadencjach – powołać jakąś podkomisję w ramach której wydysktowałoby się rozwiązania, które ułatwiałyby podjęcie decyzji Komisji. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuje bardzo. Czy są inne głosy? Pan przewodniczący, proszę bardzo.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Dobrze, że pan minister przypomniał specustawę lotniskową, ona de facto obowiązuje do końca tego roku, wobec czego warto byłoby przygotować przedłużenie. Aczkolwiek, pewnie takiej analizy dokonujecie lub dokonaliście w resorcie, wiem że jest głęboko zaawansowana praca nad kodeksem budowalnym, podczas której ścierają się dwie tendencje, dwie opcje. Jedna to taka… Co tu dużo mówić, specregulacje mają swoich zwolenników, ale mają także przeciwników, więc w kodeksie, jak pamiętam, ważna jest zmiana w ocenie tych regulacji, po to żeby wprowadzając kodeks budowalny eliminować specregulacje. Pewnie ta praca nad kodeksem budowlanym będzie dłuższa, stąd myślę, że warto wykonać do końca taką krótką, incydentalną inicjatywę o przedłużeniu obowiązywania tej specustawy lotniskowej. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję bardzo. Jeżeli to wszystkie pytania, które padły w dyskusji, to jeszcze na koniec poproszę o zabranie głosu pana ministra. Proszę bardzo, pnie ministrze.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa Jerzy Szmit:

Szanowni państwo, panie przewodniczący, Wysoka Komisjo. Wszystkim bardzo serdecznie dziękuję za przedstawione wypowiedzi, głosy, pytania, które padły i wątpliwości, które również zostały tutaj jasno wyrażone. Wszystko to jest nam potrzebne w pracy, ponieważ, powtórzę – być może powtarzam to zbyt często – że poruszmy się w bardzo trudnej materii, w której skutki decyzji zapadających w ciągu najbliższych miesięcy będą odczuwane przez dziesięciolecia. Musimy więc podchodzić do stawianych pytań z wielką pokorą i namysłem do stawianych przed nami problemów. Pracując w ministerstwie, wśród osób z którymi na co dzień bliżej współpracujemy, my również je sobie stawiamy. Na pewno jednak pytania te mają dodatkową wagę, jeżeli wybrzmią publicznie, w Sejmie, w pracach Komisji, ponieważ daje nam to jeszcze ciekawszy materiał do przemyślenia. Za to dziękuję bardzo panu przewodniczącemu i wszystkim uczestnikom. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję bardzo. Na koniec powiem tylko, że prawdopodobnie już za dwa tygodnie Komisja będzie procedowała nad projektem dotyczącym właśnie kwestii lotniczych. To vacatio legis zrobimy prawdopodobnie już za dwa tygodnie. Być może jeszcze jeden projekt wpływie i chciałbym przeprowadzić w Komisji pierwsze czytania tych projektów ustaw już za dwa tygodnie. W ten sposób zamykam dyskusję. Dziękuję serdecznie państwu. Do widzenia.